



Bruxelles, 27 novembre 2018
(OR. en)

14712/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0228(COD)**

**TRANS 574
FIN 921
CADREFIN 375
POLGEN 233
REGIO 132
ENER 397
TELECOM 434
COMPET 816
MI 894
ECO 106
CODEC 2107
IA 394**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	14285/18 TRANS 547 FIN 891 CADREFIN 357 POLGEN 210 REGIO 122 ENER 381 TELECOM 405 COMPET 778 MI 841 ECO 97 CODEC 2006 IA 375
n. doc. Comm.:	9951/18 TRANS 257 FIN 456 CADREFIN 87 POLGEN 83 REGIO 40 ENER 229 TELECOM 175 COMPET 436 MI 448 ECO 49 CODEC 1023
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 - Orientamento generale parziale

I. INTRODUZIONE

Il 2 maggio 2018 la Commissione ha presentato la sua proposta relativa al quadro finanziario pluriennale dopo il 2020, in base alla quale al meccanismo per collegare l'Europa (CEF) verrebbe destinata la somma di 42,265 miliardi di EUR.

La proposta è intesa a stabilire la base giuridica del CEF per il periodo successivo al 2020 e si applica a decorrere dal 1° gennaio 2021.

La proposta mira a:

- a) sviluppare e modernizzare le reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale;
- b) agevolare la cooperazione transfrontaliera nell'ambito dell'energia rinnovabile;
- c) tenere conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine;
- d) porre l'accento sulle sinergie tra i settori.

II. LAVORI NELL'AMBITO DEGLI ORGANI DEL CONSIGLIO

Dato che esiste una considerevole convergenza per i settori dei trasporti, dell'energia e del digitale e che le sinergie tra di essi, in termini di finanziamento e raggiungimento degli obiettivi, sono delineate nella proposta, è stato necessario coordinare e strutturare la preparazione dei lavori del Consiglio. A tal fine la presidenza ha deciso di attivare il Gruppo degli amici della presidenza (CEF)¹, al quale è stato attribuito il fascicolo. L'esame della proposta è cominciato con una presentazione della valutazione d'impatto il 5 settembre 2018. In seno al Gruppo sono state esaminate, separatamente, le disposizioni orizzontali nonché quelle relative ai trasporti, al digitale e all'energia.

Con la proposta di compromesso che figura nell'allegato, la presidenza ha cercato di trovare un giusto equilibrio tra i desideri e le esigenze degli Stati membri nei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale.

Il testo è stato esaminato approfonditamente dal Gruppo degli amici della presidenza (CEF) nei mesi di ottobre e novembre. A seguito di un'ultima riunione del Gruppo tenutasi il 19 novembre, la presidenza ha ritenuto che, con il testo della proposta di compromesso, si fosse raggiunto un giusto equilibrio rispetto alle posizioni degli Stati membri e che il testo fosse pronto per essere trasmesso al Comitato dei rappresentanti permanenti.

¹ Doc. ST 10067/1/18.

Nella riunione del 23 novembre 2018 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha preso in esame il testo in allegato, comprese le modifiche di cui sotto, e ha deciso di trasmetterlo al Consiglio ai fini dell'adozione.

1. Trasporti e questioni orizzontali

Le parti del testo della proposta relative ai trasporti e alle questioni orizzontali sono state modificate come segue, in risposta alle seguenti questioni principali sollevate dalle delegazioni:

- paesi terzi associati al programma (articolo 5): il testo di questo articolo è stato messo fra parentesi quadre a seguito dei negoziati orizzontali sul QFP;
- azioni ammissibili (articolo 9): alcuni Stati membri si sono detti favorevoli ad ampliare la portata delle azioni ammissibili a norma del regolamento al fine di includervi dei progetti. La presidenza ha cercato di andare incontro, per quanto ragionevole, alle esigenze degli Stati membri in tal senso;
- completamento delle reti centrali: alle perplessità degli Stati membri circa il completamento delle reti stradali è stata data risposta con l'aggiunta del considerando 7 bis;
- connettività: gli Stati membri periferici hanno sottolineato durante l'intera discussione che l'articolato dovrebbe riflettere maggiormente la connettività dei loro territori periferici e isolati, compresi i paesi e i territori d'oltremare. La presidenza si è adoperata a fondo per rispondere a queste perplessità, ad esempio includendo i suddetti territori nelle azioni ammissibili;
- percentuali indicative (parte II dell'allegato): la presidenza ha tenuto conto delle perplessità sollevate dagli Stati membri beneficiari del Fondo di coesione aggiungendo una categoria separata di percentuali per detti Stati nella parte II dell'allegato. La presidenza ha modificato le percentuali alla luce della discussione tenutasi a livello di Comitato dei rappresentanti permanenti;

- mobilità militare: la presidenza ha introdotto un nuovo articolo 11 bis sul requisito di ammissibilità specifico concernente il supporto dell'infrastruttura di trasporto civile e militare a duplice utilizzo. In questo modo si punta a chiarire ulteriormente la situazione relativa alla mobilità militare. La presidenza ha inoltre allineato la definizione contenuta all'articolo 2, lettera g quater), a quella della recente decisione del Consiglio sulla mobilità militare;
- programmi di lavoro (articolo 19): la presidenza ha aggiunto una "clausola relativa alla mancanza di parere".

2. *Energia*

Le parti del testo della proposta relative all'energia sono state modificate come segue, in risposta alle seguenti questioni principali sollevate dalle delegazioni:

- molte delegazioni si sono dette contrarie all'utilizzo di un atto delegato separato (si veda l'articolo 7, paragrafo 2) da adottare entro il 31 dicembre 2019 per specificare ulteriormente i criteri e la procedura di selezione per i nuovi progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, preferendo invece un atto di esecuzione. A titolo di compromesso, sono state aggiunte disposizioni più specifiche alla parte IV, punto 4, dell'allegato, che riguardano in particolare il coinvolgimento degli Stati membri;
- in risposta alle richieste formulate da diverse delegazioni relative all'intento di assegnare una determinata percentuale dei finanziamenti agli obiettivi climatici di cui al considerando 4, la percentuale della parte sull'energia della dotazione finanziaria assegnata a progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile è passata da "un massimo del 10%" a "un massimo del 15%" (si veda l'articolo 4, paragrafo 2, lettera b));
- in vista della necessità, evidenziata da diverse delegazioni, di proseguire l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia, affrontando in particolare la situazione degli Stati membri periferici, degli Stati membri con interconnessioni insufficienti nonché delle regioni ultraperiferiche con scarsi collegamenti alle reti centrali, e tenendo altresì presente l'obiettivo di interconnessione del 10%, sono stati aggiunti un nuovo considerando 20 ter e un nuovo paragrafo 3 all'articolo 19, in modo che i programmi di lavoro possano continuare a tenere conto di tali questioni;

- la definizione di progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile di cui all'articolo 2, lettera h), è stata modificata al fine di chiarire ulteriormente il requisito di tale progetto in termini di cooperazione tra Stati membri oppure tra uno o più Stati membri e uno o più paesi terzi. Inoltre, il testo aggiunto all'articolo 9, paragrafo 3, lettera b), alla parte IV, punto 1, dell'allegato, nonché il testo del nuovo considerando 20 bis chiariscono che i progetti transfrontalieri ammissibili in questo campo possono certamente includere soluzioni innovative e stoccaggio. I nuovi testi specificano altresì che detti progetti possono svolgersi sul territorio di un solo Stato membro interessato, a condizione che siano rispettati i pertinenti criteri. Un'aggiunta al considerando 43 riguarda invece la necessità di un collegamento fisico all'UE qualora il progetto interessi un paese terzo;
- è stato aggiunto un nuovo paragrafo 6 all'articolo 7 per consentire un finanziamento coordinato dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile con il meccanismo unionale di finanziamento per l'energia rinnovabile di cui all'articolo 33 del regolamento sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima, con norme specifiche da stabilire nell'atto di esecuzione relativo al meccanismo di finanziamento per l'energia rinnovabile.

3. *Digitale*

La proposta di compromesso della presidenza mira a trovare una soluzione equilibrata circa le disposizioni relative al settore del digitale. Dopo aver discusso la proposta nel dettaglio, la presidenza è del parere che il testo delle disposizioni relative al settore digitale sia adeguato alle esigenze future e tecnologicamente neutro e contribuisca efficacemente a definire i progetti di interesse comune nel settore della connettività digitale, attribuendo loro la dovuta priorità.

Vi sono sufficienti garanzie del fatto che i progetti riguarderanno settori in cui lo sviluppo non è sostenibile sulle basi del mercato o in cui il mercato ha fallito. Questa proposta conferisce agli Stati membri la flessibilità necessaria per far fronte alle significative divergenze in termini di urbanizzazione, sviluppo economico o geografia.

- Articolo 9 - azioni ammissibili: gli Stati membri avevano approcci diversi sull'ipotesi di concentrare le risorse disponibili su meno aree di progetto, ponendo l'accento sulla loro natura transfrontaliera e sul relativo interesse comune, oppure mantenere più ampio il potenziale ambito di applicazione dei progetti, aumentando in tal modo la flessibilità nella selezione dei progetti a favore di zone geografiche meno sviluppate. Il presente testo assicura che siano contemplati sia la nuova diffusione sia l'aggiornamento delle reti esistenti;

- lettere a) e e): gli Stati membri avevano opinioni discordanti in merito all'esplicita menzione dell'azione di sostegno alla disponibilità, presso le abitazioni dei cittadini, di reti ad altissima capacità. Nel presente testo, la nuova formulazione del paragrafo 4, lettera a), sulla disponibilità delle reti ad altissima capacità in grado di fornire connettività Gigabit contiene implicitamente questo aspetto;
- lettera b): l'espressione "senza fili" è stata ripristinata per descrivere il tipo di connettività locale da sostenere. Dicasi lo stesso per gli articoli 2 e 14. L'obiettivo è mantenere la neutralità tecnologica, garantendo nel contempo che nessuna tecnologia obsoleta possa beneficiare di tale sostegno;
- lettera f): poiché alcuni Stati membri volevano sopprimere i requisiti di finanziamento per la connettività nell'ambito di progetti relativi ai trasporti e all'energia, la Commissione ha promesso di chiarire la relazione del programma Europa digitale e del CEF nei casi in cui i progetti di sostegno ai servizi dei trasporti e dell'energia sono finanziati a titolo del programma Europa digitale, ma la connettività, in quanto elemento ausiliare di tali progetti, è finanziata a titolo del CEF;
- articolo 14 - tassi di cofinanziamento: il nuovo testo dell'articolo 14 rende possibile il finanziamento dell'iniziativa WiFi4EU a un tasso di cofinanziamento del 100%. Il termine "eccezionale" si riferisce a progetti diversi dall'iniziativa WiFi4EU, che possono ancora essere cofinanziati al 100% a condizione che si tratti di una sovvenzione di valore modesto (ovvero al di sotto di 60 000 EUR).

III. LAVORI NELL'AMBITO DEL PARLAMENTO EUROPEO

Sul fronte del PE, il 18 giugno 2018 sono stati nominati la relatrice per la commissione ITRE, Henna VIRKKUNEN (PPE), e i correlatori per la commissione TRAN, Marian-Jean MARINESCU (PPE) e Pavel TELIČKA (ALDE). I loro emendamenti sono stati presentati e votati durante la riunione congiunta delle commissioni ITRE e TRAN svoltasi il 22 novembre 2018. In teoria, il PE potrebbe adottare un mandato in plenaria a dicembre 2018 ed essere pronto per i triloghi.

IV. NEGOZIATI SUL QFP

Nell'ambito delle discussioni sul QFP 2021-2027, le delegazioni troveranno nell'allegato le proposte in merito racchiuse tra parentesi quadre [...]:

- le disposizioni e gli elementi tra parentesi quadre sono quelli che, molto probabilmente, andranno a far parte dei negoziati orizzontali sul QFP e che saranno contenuti nel futuro pacchetto negoziale del QFP;
- ciò non impedisce al Consiglio "Trasporti" di avviare discussioni per chiarire le disposizioni fra parentesi quadre. Le delegazioni possono fare riferimento a tali disposizioni durante le riunioni, ma la presidenza non concluderà le discussioni in merito.
- tutti i compromessi della presidenza preparati a livello settoriale, compresi gli orientamenti generali parziali, manterranno le parentesi quadre fintanto che i negoziati orizzontali sul QFP non saranno finalizzati;
- le disposizioni tra parentesi quadre possono essere rivedute, se necessario, nel corso dei negoziati;
- in generale, i considerando non sono tra parentesi quadre, tranne poche eccezioni, e dovranno essere modificati alla luce dell'accordo raggiunto in merito all'articolato.

V. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio, nella sessione del 3 dicembre 2018, a esaminare il testo che figura nell'allegato della presente relazione e ad adottare un orientamento generale sulla proposta.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e
(UE) n. 283/2014²**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 172 e 194,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo³,

visto il parere del Comitato delle regioni⁴,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

² Riserva di esame parlamentare: U.K.

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di pervenire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e di stimolare la creazione di posti di lavoro, l'Unione necessita di infrastrutture moderne e di elevata efficienza che contribuiscano all'interconnessione e all'integrazione propria e di tutte le sue regioni nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Tali interconnessioni dovrebbero contribuire a migliorare la libera circolazione delle persone, dei beni, dei capitali e dei servizi. Le reti transeuropee dovrebbero favorire i collegamenti transfrontalieri, promuovere una maggiore coesione economica, sociale e territoriale e contribuire a un'economia sociale di mercato più competitiva e alla lotta al cambiamento climatico.
- (2) Il meccanismo per collegare l'Europa (il "programma") è finalizzato ad accelerare gli investimenti nel campo delle reti transeuropee e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati, aumentando nel contempo la certezza del diritto, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica. Il programma dovrebbe consentire di sfruttare appieno le sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale, rafforzando in tal modo l'efficacia dell'intervento dell'Unione e permettendo di ottimizzare i costi di realizzazione.
- (3) Il programma dovrebbe mirare a promuovere progetti ambientalmente e socialmente sostenibili relativi ai cambiamenti climatici e, se del caso, azioni di attenuazione e di adattamento ai cambiamenti climatici. In particolare, è opportuno rafforzare il contributo del programma al raggiungimento degli scopi e degli obiettivi dell'accordo di Parigi, degli obiettivi proposti per il 2030 in materia di clima ed energia e dell'obiettivo a lungo termine della decarbonizzazione.

- (4) Tenendo conto dell'importanza della lotta ai cambiamenti climatici, in linea con gli impegni assunti dall'Unione di attuare l'accordo di Parigi e di perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, il presente regolamento dovrebbe pertanto integrare l'azione per il clima e contribuire al conseguimento dell'obiettivo generale di dedicare il [25] % della spesa di bilancio dell'UE al sostegno degli obiettivi in materia di clima⁵. Le azioni intraprese nell'ambito del programma dovrebbero far sì che il 60% della dotazione finanziaria totale del programma sia dedicato agli obiettivi climatici sulla base, oltre che di altri fattori, dei seguenti marcatori di Rio: i) 100% per le spese relative all'infrastruttura ferroviaria, ai carburanti alternativi, ai trasporti urbani puliti, alla trasmissione di energia elettrica, allo stoccaggio di energia elettrica, alle reti intelligenti, al trasporto di CO₂ e all'energia rinnovabile; ii) 40% per le spese relative al trasporto multimodale e per vie navigabili interne e all'infrastruttura per il gas, a patto che favoriscano un maggiore impiego di biometano o idrogeno rinnovabile. Le azioni pertinenti saranno individuate nel corso della preparazione e dell'attuazione del programma e riesaminate nel contesto dei relativi processi di revisione e valutazione. Per impedire che l'infrastruttura risulti vulnerabile alle possibili ripercussioni a lungo termine dei cambiamenti climatici e per fare in modo che il costo delle emissioni di gas serra connesse al progetto sia incluso nella valutazione economica di quest'ultimo, i progetti finanziati dal programma dovrebbero essere sottoposti a verifica climatica, conformemente agli orientamenti che dovrebbero essere messi a punto dalla Commissione coerentemente con quelli elaborati per altri programmi dell'Unione, ove pertinente.
- (5) Al fine di ottemperare agli obblighi informativi di cui all'articolo 11, lettera c), della direttiva 2016/2284/UE concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE, per quanto riguarda il ricorso a fondi dell'Unione per sostenere le misure adottate al fine di rispettare gli obiettivi di tale direttiva, le spese relative alla riduzione delle emissioni o degli inquinanti atmosferici ai sensi della presente direttiva devono essere tracciabili.

⁵ COM(2018) 321, pag. 13.

- (6) Un obiettivo importante del presente programma consiste nel produrre maggiori sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale. A questo scopo, il programma dovrebbe prevedere l'adozione di programmi di lavoro intersettoriali che potrebbero affrontare aree specifiche di intervento, per esempio per quanto riguarda la mobilità interconnessa e automatizzata o i carburanti alternativi. Il programma dovrebbe inoltre prevedere, nell'ambito di ciascun settore, la possibilità di considerare ammissibili alcuni elementi ausiliari appartenenti a un altro settore, qualora tale impostazione rendesse maggiormente vantaggioso l'investimento sotto l'aspetto socioeconomico. Le sinergie tra settori dovrebbero essere incentivate attraverso i criteri di attribuzione per la selezione delle azioni.
- (7) Gli orientamenti per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶ (nel prosieguo denominati "orientamenti TEN-T") individuano l'infrastruttura della rete TEN-T, precisano i requisiti che devono essere posseduti da essa e stabiliscono le misure attuative. Tali orientamenti prevedono in particolare il completamento della rete centrale entro il 2030 attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture e l'adeguamento e il ripristino sostanziali di quelle esistenti al fine di garantire la continuità della rete.
- (7 bis) Il programma dovrebbe contribuire al completamento della rete centrale TEN-T per tutte le modalità di trasporto, comprese le strade degli Stati membri per le quali il completamento della rete centrale richiede ancora importanti investimenti.
- (8) Al fine di conseguire gli obiettivi fissati dagli orientamenti TEN-T, è necessario sostenere a titolo prioritario i collegamenti transfrontalieri e quelli mancanti e garantire, ove applicabile, che le azioni sovvenzionate siano coerenti con i piani di lavoro per i corridoi istituiti a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013 e con lo sviluppo generale della rete relativamente alle prestazioni e all'interoperabilità.
- (8 bis) In particolare, la piena realizzazione dell'ERTMS sulla rete centrale entro il 2030, prevista nel regolamento (UE) n. 1315/2013, richiede un'intensificazione del sostegno a livello europeo nonché un incentivo alla partecipazione di investitori privati.

⁶ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

- (8 ter) Un requisito importante per assicurare il buon esito del completamento della rete centrale TEN-T e per garantire un'efficace intermodalità è rappresentato altresì dal collegamento degli aeroporti alla rete TEN-T. È quindi necessario dare priorità al collegamento degli aeroporti alla rete centrale TEN-T, laddove tale collegamento sia assente.
- (8 quater) Per l'attuazione delle azioni transfrontaliere è necessario un grado elevato di integrazione a livello di pianificazione e attuazione. Senza definire scale di priorità tra gli esempi seguenti, tale integrazione potrebbe essere dimostrata mediante un'unica società che realizzi il progetto, oppure una struttura di governance comune, un quadro giuridico bilaterale, un atto di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013 o qualsiasi altra forma di cooperazione.
- (9) Onde rispecchiare i crescenti flussi di trasporto e l'evoluzione della rete, è opportuno adeguare l'allineamento dei corridoi della rete centrale e delle relative sezioni individuate in via preliminare. Tali adeguamenti dovrebbero essere proporzionati, per preservare la coerenza e l'efficienza dello sviluppo e del coordinamento dei corridoi, ragion per cui la lunghezza dei corridoi della rete centrale non dovrebbe aumentare di oltre il 15%. A tempo debito, l'allineamento dei corridoi della rete centrale dovrebbe tenere conto dei risultati del riesame della realizzazione della rete centrale previsto all'articolo 54 del regolamento (UE) n. 1315/2013.
- (10) È necessario promuovere investimenti a favore di una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura in tutta l'Unione. Nel 2017 la Commissione ha presentato⁷ "L'Europa in movimento", una serie di iniziative a vasto raggio volte ad accrescere la sicurezza dei trasporti, promuovere la tariffazione stradale intelligente, ridurre le emissioni di CO₂, l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico, promuovere la mobilità autonoma e interconnessa e garantire condizioni e periodi di riposo confacenti ai lavoratori. Tali iniziative dovrebbero essere accompagnate da un sostegno finanziario dell'Unione, se del caso attraverso il presente programma.

⁷ Comunicazione della Commissione "L'Europa in movimento": un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti" [COM(2017) 283].

- (11) Secondo quanto indicato negli orientamenti TEN-T in relazione alle nuove tecnologie e innovazioni, la TEN-T consente la decarbonizzazione di tutte le modalità di trasporto favorendo l'efficienza energetica e l'impiego di carburanti alternativi. La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁸ stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione, per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, oltre a richiedere agli Stati membri di assicurare la disponibilità di punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico entro il 31 dicembre 2025. Come indicato nella proposta della Commissione⁹ del novembre 2017, è necessaria una serie completa di misure per promuovere la mobilità a basse emissioni, comprensiva anche del sostegno finanziario, laddove le condizioni di mercato non costituiscano un incentivo sufficiente.
- (12) Nel contesto della comunicazione "Mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, connessa e pulita"¹⁰, la Commissione ha sottolineato che i veicoli automatizzati e i sistemi avanzati di connettività renderanno i veicoli più sicuri, più facilmente condivisibili e maggiormente accessibili per tutti i cittadini, compresi coloro che non sempre possono usufruire dei servizi di mobilità odierni, come gli anziani e i disabili. Al proposito, la Commissione ha anche proposto un "piano d'azione strategico dell'UE per la sicurezza stradale" e la revisione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

⁸ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

⁹ Comunicazione della Commissione "Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori" [COM(2017) 675].

¹⁰ COM(2018) 293.

- (13) [Al fine di favorire il completamento dei progetti nel settore dei trasporti in porzioni meno sviluppate della rete, è opportuno destinare al programma una dotazione del Fondo di coesione per finanziare progetti nel settore dei trasporti negli Stati membri ammissibili al finanziamento di detto fondo. In una fase iniziale ed entro il limite del 70% della dotazione trasferita, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento dovrebbe rispettare le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione. Il restante 30% della dotazione trasferita dovrebbe essere assegnato su base competitiva a progetti ubicati negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, accordando priorità ai collegamenti transfrontalieri e a quelli mancanti. È opportuno che la Commissione sostenga gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione nei loro sforzi volti a sviluppare un adeguato portafoglio di progetti, in particolare rafforzando la capacità istituzionale delle amministrazioni pubbliche interessate.]
- (14) In seguito alla comunicazione congiunta sul miglioramento della mobilità militare nell'Unione europea del novembre 2017¹¹, il piano d'azione sulla mobilità militare adottato il 28 marzo 2018 dalla Commissione e dall'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza¹² ha evidenziato che la politica per le infrastrutture di trasporto offre una chiara opportunità per potenziare le sinergie tra le esigenze di difesa e la rete TEN-T. Nel piano d'azione è indicato che, entro la metà del 2018, il Consiglio è invitato a considerare e a convalidare i requisiti militari in relazione alle infrastrutture di trasporto e che, entro il 2019, i servizi della Commissione individueranno le porzioni della rete transeuropea dei trasporti utilizzabili per il trasporto militare, tenendo conto anche dei necessari adeguamenti delle infrastrutture esistenti. Il finanziamento dell'Unione per l'attuazione di progetti di duplice uso dovrebbe essere erogato attraverso il programma sulla base di programmi di lavoro specifici in cui siano indicati i requisiti applicabili definiti nel contesto del piano d'azione.

¹¹ JOIN(2017) 41.

¹² JOIN(2018) 5.

- (15) Gli orientamenti TEN-T riconoscono che la rete globale assicura l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese quelle remote, insulari e ultraperiferiche. Inoltre, nella comunicazione "Un partenariato strategico rinnovato e rafforzato con le regioni ultraperiferiche dell'UE"¹³, la Commissione ha posto in risalto le esigenze di trasporto specifiche delle regioni ultraperiferiche e la necessità di fornire il finanziamento dell'Unione per soddisfare tali esigenze, anche attraverso il programma.
- (16) Considerando il notevole fabbisogno di investimenti per compiere progressi verso il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030 (stimato in 350 miliardi di EUR per il periodo 2021-2027) e della rete globale TEN-T entro il 2050, nonché il fabbisogno di investimenti urbani, per la decarbonizzazione e la digitalizzazione (stimato in 700 miliardi di EUR per il periodo 2021-2027), è opportuno utilizzare nel modo più efficiente possibile i vari programmi e strumenti di finanziamento dell'Unione, massimizzando così il valore aggiunto degli investimenti che si avvalgono del sostegno dell'UE. Tale obiettivo verrebbe conseguito mediante una razionalizzazione del processo di investimento, che consenta di visualizzare bene la struttura dei trasporti e la coerenza tra i programmi pertinenti dell'Unione, in particolare il meccanismo per collegare l'Europa, il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione e InvestEU. In particolare dovrebbero essere prese in considerazione, ove pertinenti, le condizioni di cui all'allegato IV del regolamento (UE) XXX [regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo e migrazione, al Fondo per la Sicurezza interna e allo Strumento per la gestione delle frontiere e i visti ("CPR")].

¹³ COM(2017) 623.

- (17) Il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴ individua le priorità per l'infrastruttura energetica transeuropea cui rispondere per conseguire gli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di energia e di clima, riconosce i progetti di interesse comune necessari per dare risposta a tali priorità e individua misure nel campo della concessione delle autorizzazioni, del coinvolgimento pubblico e della regolamentazione finalizzate ad accelerare e/o agevolare la realizzazione di tali progetti, tra cui i criteri riguardanti l'ammissibilità generale dei progetti all'assistenza finanziaria dell'Unione.
- (18) La direttiva [rifusione della direttiva sull'energia da fonti rinnovabili] sottolinea la necessità di istituire un quadro favorevole che comprenda un maggior utilizzo dei fondi dell'Unione, con riferimento esplicito alla possibilità di azioni volte a sostenere la cooperazione transfrontaliera nel campo dell'energia rinnovabile.
- (19) Benché il completamento dell'infrastruttura di rete resti prioritario per lo sviluppo dell'energia rinnovabile, l'integrazione della cooperazione transfrontaliera incentrata su questo tipo di energia rispecchia l'impostazione adottata per l'iniziativa "Energia pulita per tutti gli europei", con la responsabilità collettiva di raggiungere un obiettivo ambizioso per l'energia rinnovabile entro il 2030 e il mutato contesto politico per quanto riguarda gli obiettivi ambiziosi a lungo termine relativi alla decarbonizzazione.

¹⁴ Regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee, che abroga la decisione n. 1364/2006/CE e che modifica i regolamenti (CE) n. 713/2009, (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009 (GU L 115 del 25.4.2013, pag. 39).

- (20) Considerando il programma di decarbonizzazione dell'Unione, è fondamentale disporre di tecnologie innovative per le infrastrutture che consentano la transizione verso sistemi energetici e di mobilità a bassa emissione di carbonio e migliorino la sicurezza dell'approvvigionamento. In particolare, nella comunicazione del 23 novembre 2017 sul rafforzamento delle reti energetiche europee¹⁵ la Commissione ha sottolineato che il ruolo dell'energia elettrica, metà della quale sarà generata da fonti rinnovabili entro il 2030, stimolerà sempre più la decarbonizzazione di settori finora dominati dai combustibili fossili quali i trasporti, l'industria, il riscaldamento e il raffreddamento e che, di conseguenza, le politiche in materia di infrastrutture energetiche transeuropee si stanno concentrando sempre di più su progetti riguardanti le interconnessioni elettriche, i sistemi di stoccaggio dell'energia elettrica e le reti intelligenti. Per sostenere gli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione occorre tenere in debito conto, e conferire loro priorità, le tecnologie e i progetti che contribuiscono alla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio. La Commissione mirerà ad aumentare il numero di progetti in materia di reti intelligenti transfrontaliere, di sistemi di stoccaggio innovativi e di trasporto di anidride carbonica da finanziarsi nell'ambito del programma.
- (20 bis) I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile devono permettere lo sviluppo efficiente sotto il profilo dei costi delle energie rinnovabili nell'Unione, la realizzazione dell'obiettivo vincolante dell'UE che le fonti di energia rinnovabili rappresentino una quota pari ad almeno il 32 % entro il 2030 come previsto dall'articolo 3 della [rifusione della direttiva 2009/28/EC - cfr. COM (2016)67] e contribuire alla diffusione strategica di tecnologie innovative nel settore delle energie rinnovabili. Esempi illustrativi di tecnologie ammissibili comprendono la produzione di energia da fonti rinnovabili quali impianti eolici sulla costa e in mare aperto, l'energia solare, la biomassa sostenibile, l'energia oceanica, l'energia geotermica o una combinazione delle suddette energie, nonché la connessione alla rete ed elementi aggiuntivi quali impianti di stoccaggio o conversione. L'azione ammissibile non è limitata al settore dell'energia elettrica ma può riguardare altri vettori energetici e prevedere l'eventuale integrazione fra settori diversi, ad esempio riscaldamento e raffreddamento, energia elettrica e gas, stoccaggio e trasporto. Questo elenco non è esaustivo in modo da mantenere la flessibilità rispetto ai progressi e agli sviluppi tecnologici. Tali progetti non comportano necessariamente un collegamento fisico tra Stati membri cooperanti. Possono svolgersi sul territorio di un solo Stato membro interessato a condizione che siano rispettati i criteri generali di cui alla parte IV dell'allegato.

¹⁵ COM(2017) 718.

- (20 ter) Nell'ambito del sostegno dell'UE è opportuno dedicare un'attenzione particolare alle interconnessioni transfrontaliere delle reti energetiche, comprese quelle necessarie per conseguire gli obiettivi di interconnessione elettrica, in particolare l'obiettivo di interconnessione del 10% entro il 2020 stabilito dal Consiglio europeo. Lo sviluppo di interconnettori di elettricità è essenziale per integrare i mercati, accrescere il numero di energie rinnovabili nel sistema e trarre vantaggio dal loro diverso portafoglio in termini di domanda e approvvigionamento, nonché dalle diverse reti eoliche offshore e reti intelligenti, e integrare tutti i paesi in un mercato flessibile e competitivo.
- (21) Per realizzare il mercato unico digitale è necessaria l'infrastruttura per la connettività digitale. La digitalizzazione dell'industria europea e la modernizzazione di settori quali i trasporti, l'energia, l'assistenza sanitaria e la pubblica amministrazione dipendono dall'accesso universale a reti affidabili e convenienti ad alta e ad altissima capacità. La connettività digitale è divenuta uno dei fattori decisivi per colmare i divari economici, sociali e territoriali, sostenendo la modernizzazione delle economie locali e la diversificazione delle attività economiche. L'ambito di intervento del programma nel settore dell'infrastruttura per la connettività digitale dovrebbe essere adeguato in modo da riflettere la sua crescente importanza per l'economia e la società in generale. È pertanto necessario definire i progetti di interesse comune, nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale, necessari per conseguire gli obiettivi del mercato unico digitale dell'Unione, nonché abrogare il regolamento (UE) n. 283/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶.

¹⁶ Regolamento (UE) n. 283/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2014, sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'infrastruttura di telecomunicazioni e che abroga la decisione n. 1336/97/CE (GU L 86 del 21.3.2014, pag. 14).

- (22) La comunicazione intitolata "Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea"¹⁷ (strategia per una società dei Gigabit) definisce obiettivi strategici per il 2025 al fine di ottimizzare gli investimenti nell'infrastruttura per la connettività digitale. La direttiva (UE) 2018/XXX del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸ [che istituisce il codice europeo delle comunicazioni elettroniche] è finalizzata tra l'altro a instaurare un ambiente normativo che incentivi gli investimenti privati nelle reti di connettività digitale. Nondimeno, è chiaro che la diffusione delle reti rimarrà non sostenibile sul piano commerciale in molte zone dell'Unione a causa di vari fattori come l'ubicazione ultraperiferica e le specificità territoriali o geografiche, la bassa densità di popolazione e diversi fattori socioeconomici. Il programma dovrebbe pertanto essere adeguato, per contribuire al conseguimento degli obiettivi strategici definiti nella strategia per una società dei Gigabit, integrando il sostegno fornito da altri programmi alla diffusione di reti ad altissima capacità, soprattutto il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione e InvestEU.
- (23) Sebbene tutte le reti di connettività digitale connesse a Internet siano intrinsecamente transeuropee, specialmente per via del funzionamento delle applicazioni e dei servizi che consentono, occorre attribuire priorità al sostegno, tramite il programma, ad azioni per cui siano previsti i massimi effetti sul mercato unico digitale, tra l'altro attraverso il loro allineamento agli obiettivi della comunicazione relativa alla strategia per una società dei Gigabit, e sulla trasformazione digitale dell'economia e della società, considerando le carenze del mercato e gli ostacoli riscontrati in fase di attuazione.

¹⁷ COM(2016) 587.

¹⁸ Direttiva (UE) 2018/XXX del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice europeo delle comunicazioni elettroniche (GU L [...] del [...], pag. [...]).

- (24) Le scuole, le università, le biblioteche, le amministrazioni locali, regionali o nazionali, i fornitori principali di servizi pubblici, gli ospedali e i centri medici, i nodi di trasporto e le imprese ad alta intensità digitale sono entità e luoghi che possono influenzare importanti sviluppi socioeconomici nella zona in cui si trovano. Tali volani socioeconomici devono essere all'avanguardia nell'ambito della connettività Gigabit per fornire ai cittadini, alle imprese e alle comunità locali di tutta Europa l'accesso ai migliori servizi e alle migliori applicazioni. Il programma dovrebbe sostenere l'accesso alla connettività Gigabit di questi volani socioeconomici allo scopo di ottimizzare gli effetti positivi di ricaduta sull'economia e sulla società, quali ad esempio l'aumento della domanda di connettività e servizi.
- (24 bis) In tutte le regioni dell'Unione, i territori non connessi costituiscono di fatto strozzature e rappresentano un potenziale inutilizzato per il mercato unico digitale. Nella maggior parte delle aree rurali e remote, la connettività Internet di alta qualità può rivelarsi determinante per far fronte al divario digitale, all'isolamento e allo spopolamento, riducendo i costi di consegna di beni e prodotti e compensando in parte gli svantaggi dell'ubicazione periferica. La connettività Internet di alta qualità è necessaria per poter cogliere nuove opportunità economiche come l'agricoltura di precisione o lo sviluppo di una bioeconomia nelle zone rurali. Il programma dovrebbe contribuire a fornire a tutte le abitazioni europee, si trovino esse in zone rurali o urbane, una connettività fissa o senza fili ad altissima capacità, concentrandosi su quelle strutture per cui si riscontra un certo grado di carenza del mercato, superabile mediante sovvenzioni di bassa entità. Al fine di massimizzare le sinergie tra le azioni sostenute dal programma, dovrebbe tenere debitamente conto del livello di concentrazione dei volani socioeconomici in un determinato settore e del livello di finanziamenti necessario per conseguire la copertura. Inoltre, il programma dovrebbe mirare al conseguimento della copertura totale delle abitazioni e dei territori, poiché risulta antieconomico occuparsi in una fase successiva delle lacune di un'area già coperta.
- (25) Inoltre, sulla scorta dell'iniziativa WiFi4EU, il programma dovrebbe continuare a sostenere la fornitura di connettività locale di alta qualità, senza fili e gratuita nei centri della vita pubblica locale, fra cui gli enti con una missione pubblica quali autorità pubbliche e fornitori di servizi pubblici e determinati spazi all'aperto accessibili al pubblico, al fine di promuovere la visione digitale dell'Unione nelle comunità locali.

- (26) La sostenibilità dei servizi digitali di prossima generazione previsti, come i servizi e le applicazioni dell'Internet delle cose, che dovrebbero apportare vantaggi significativi in vari settori e alla società nel suo complesso, richiederà una copertura transfrontaliera ininterrotta con sistemi 5G, in particolare al fine di permettere agli utenti e agli oggetti di restare connessi anche durante gli spostamenti. Tuttavia, gli scenari di condivisione dei costi per lo sviluppo del 5G in questi settori restano incerti, e in alcuni ambiti fondamentali i rischi percepiti di sfruttamento commerciale sono molto elevati. Si prevede che i corridoi stradali e i collegamenti ferroviari saranno decisivi per la prima fase delle nuove applicazioni nel settore della mobilità interconnessa e che costituiranno pertanto progetti transfrontalieri di importanza cruciale per i finanziamenti previsti dal programma.
- (27) [...]
- (28) La diffusione di reti dorsali di comunicazioni elettroniche, compresi cavi sottomarini per collegare territori europei a paesi terzi di altri continenti, o per collegare isole, regioni ultraperiferiche o paesi e territori d'oltremare europei, compreso attraverso le acque territoriali dell'Unione e la zona economica esclusiva degli Stati membri, è indispensabile per fornire la ridondanza necessaria per infrastrutture così importanti e aumentare la capacità e la resilienza delle reti digitali dell'Unione, contribuendo altresì alla coesione territoriale. Tuttavia, tali progetti sono spesso commercialmente non sostenibili in mancanza di finanziamenti pubblici. È inoltre opportuno garantire sostegno per integrare le risorse informatiche europee ad alte prestazioni con collegamenti dotati di adeguata capacità in termini di terabit.

- (29) Le azioni che contribuiscono ai progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale devono prevedere l'impiego della tecnologia più adatta allo specifico progetto, proponendo l'equilibrio ottimale tra le tecnologie di punta in termini di capacità di trasmissione dei dati, sicurezza della trasmissione, resilienza della rete ed efficienza sotto il profilo dei costi. Ad esse dovrebbe essere assegnata la priorità mediante programmi di lavoro che tengano conto dei criteri stabiliti dal presente regolamento. Nell'ambito della diffusione delle reti ad altissima capacità possono essere inserite infrastrutture passive, al fine di massimizzare i vantaggi socioeconomici e ambientali. Infine, in fase di definizione degli interventi prioritari occorre tenere conto delle possibili ricadute positive in termini di connettività, per esempio quando l'attuazione di un progetto può migliorare le prospettive commerciali per future strutture che comporteranno la copertura di territori e popolazioni in zone che fino a quel momento non erano coperte.
- (30) L'Unione ha sviluppato una propria tecnologia di posizionamento, navigazione e sincronizzazione (EGNOS/Galileo) e un proprio sistema di osservazione terrestre (Copernico). Sia EGNOS/Galileo che Copernico offrono servizi avanzati che conferiscono vantaggi economici importanti ad utenti pubblici e privati. Qualsiasi infrastruttura dei trasporti, dell'energia o digitale che sia finanziata dal programma e si avvalga di una tecnologia di posizionamento, navigazione e sincronizzazione o di servizi di osservazione terrestre dovrebbe pertanto essere tecnicamente compatibile con EGNOS/Galileo e Copernico.
- (31) I risultati positivi del primo invito misto a presentare proposte lanciato nell'ambito del presente programma nel 2017 hanno confermato la pertinenza e il valore aggiunto dell'impiego di sovvenzioni dell'UE in combinazione con finanziamenti della Banca europea per gli investimenti, delle banche nazionali di promozione o di altre istituzioni finanziarie pubbliche e di sviluppo, nonché di investitori e istituti finanziari del settore privato, ivi compresi i partenariati pubblico-privato. Il programma dovrebbe pertanto continuare a prevedere inviti mirati che consentano di combinare fra loro le sovvenzioni dell'UE ed altre fonti di finanziamento.

- (32) Gli obiettivi del presente programma saranno perseguiti anche mediante gli strumenti finanziari e la garanzia di bilancio previsti per gli ambiti di intervento [...] del Fondo InvestEU. Le azioni del programma dovrebbero essere utilizzate, in modo proporzionato, per porre rimedio alle carenze del mercato o alle situazioni di investimento non ottimali, in particolare nei casi in cui le azioni non sono realizzabili a condizioni commerciali, senza duplicare o soppiantare i finanziamenti privati, e dovrebbero arrecare un chiaro valore aggiunto europeo.
- (33) Al fine di promuovere lo sviluppo integrato del ciclo di innovazione è necessario garantire la complementarità tra le soluzioni innovative sviluppate nel contesto dei programmi quadro per la ricerca e l'innovazione dell'Unione e le soluzioni innovative attuate con il sostegno del meccanismo per collegare l'Europa. A tale fine, le sinergie con Orizzonte Europa faranno sì che: a) nell'ambito della pianificazione strategica di Orizzonte Europa siano individuate e fissate le esigenze di ricerca e innovazione nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale nell'UE; b) il meccanismo per collegare l'Europa sostenga l'implementazione e la diffusione su vasta scala di tecnologie e soluzioni innovative nei settori delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e digitali, soprattutto se derivate da Orizzonte Europa; c) sia agevolato lo scambio di informazioni e di dati tra Orizzonte Europa e il meccanismo per collegare l'Europa, per esempio mettendo in evidenza le tecnologie di Orizzonte Europa che presentano un'elevata commerciabilità e che potrebbero essere diffuse ulteriormente attraverso il meccanismo per collegare l'Europa.
- (34) Il presente regolamento stabilisce una dotazione finanziaria per l'intero periodo 2021-2027, che deve costituire l'importo di riferimento privilegiato ai sensi del [riferimento da aggiornare opportunamente in base al nuovo accordo interistituzionale: punto 17 dell'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia di bilancio e sulla sana gestione finanziaria¹⁹ per il Parlamento europeo e il Consiglio, nel corso della procedura annuale di bilancio].

¹⁹ GU C 373 del 20.12.2013, pag. 1.

- (35) A livello di Unione, il semestre europeo per il coordinamento delle politiche economiche costituisce il quadro di riferimento per individuare le priorità di riforma nazionali e monitorarne l'attuazione. Gli Stati membri sviluppano le proprie strategie pluriennali di investimento in appoggio a tali priorità di riforma. Le strategie dovrebbero essere presentate unitamente ai programmi nazionali annuali di riforma, in modo da delineare e coordinare i progetti di investimento prioritari cui è opportuno fornire sostegno con finanziamenti nazionali e/o dell'Unione. Dovrebbero inoltre servire a impiegare i finanziamenti dell'Unione in modo coerente e a massimizzare il valore aggiunto del sostegno finanziario ricevuto in particolare dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dal Fondo di coesione, dal Fondo europeo per gli investimenti, dalla funzione europea di stabilizzazione degli investimenti, da InvestEU e dal meccanismo per collegare l'Europa. Il sostegno finanziario dovrebbe essere utilizzato anche in modo coerente con i piani dell'Unione e nazionali relativi all'energia e al clima, ove pertinente.
- (36) Al presente regolamento si applicano le regole finanziarie orizzontali adottate dal Parlamento europeo e dal Consiglio in base all'articolo 322 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tali regole sono stabilite nel regolamento finanziario e determinano in particolare la procedura di formazione ed esecuzione del bilancio attraverso sovvenzioni, appalti, premi, attuazione indiretta e organizzano il controllo della responsabilità degli agenti finanziari. [Le regole adottate in base all'articolo 322 del TFUE riguardano anche la tutela del bilancio dell'Unione in caso di carenze generalizzate per ciò che concerne lo Stato di diritto negli Stati membri, in quanto il rispetto dello Stato di diritto è condizione essenziale per una gestione finanziaria sana e un uso efficace dei fondi dell'Unione.]
- (37) Le tipologie di finanziamento e i metodi di esecuzione a norma del presente regolamento dovrebbero essere scelti in base alla loro capacità di conseguire gli obiettivi specifici delle azioni e di produrre risultati, tenuto conto, in particolare, dei costi dei controlli, degli oneri amministrativi e del rischio di inosservanza. A tale scopo dovrebbe essere preso in considerazione anche il ricorso a somme forfettarie, tassi fissi e costi unitari nonché a finanziamenti non collegati ai costi di cui all'articolo 125, paragrafo 1, del regolamento finanziario.

- (38) I paesi terzi che sono membri dello Spazio economico europeo (SEE) possono partecipare ai programmi dell'Unione nel quadro della cooperazione istituita a norma dell'accordo SEE, che prevede l'attuazione dei programmi in base a una decisione presa nel quadro di tale accordo. I paesi terzi possono partecipare anche sulla base di altri strumenti giuridici. È opportuno introdurre nel presente regolamento una disposizione specifica al fine di concedere i diritti necessari e l'accesso all'ordinatore responsabile, all'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e alla Corte dei conti europea per esercitare integralmente le rispettive competenze.
- (39) Il regolamento finanziario stabilisce le norme relative alla concessione delle sovvenzioni. Al fine di tenere conto della specificità delle azioni finanziate dal programma e garantire un'attuazione coerente tra i settori interessati da quest'ultimo, è necessario fornire ulteriori indicazioni in merito ai criteri di ammissibilità e di attribuzione.

(40) In conformità al regolamento finanziario, al regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰ e ai regolamenti (CE, Euratom) n. 2988/95²¹, (Euratom, CE) n. 2185/96²² e (UE) 2017/193²³ del Consiglio, è opportuno che gli interessi finanziari dell'Unione siano tutelati attraverso misure proporzionate, tra cui la prevenzione, l'individuazione, la rettifica e l'indagine delle irregolarità e delle frodi, il recupero dei fondi perduti, indebitamente versati o non correttamente utilizzati e, se del caso, sanzioni amministrative. In particolare, in conformità al regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 e al regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96, l'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) può svolgere indagini amministrative, compresi controlli e verifiche sul posto, al fine di accertare l'esistenza di frodi, corruzione e ogni altra attività illecita lesiva degli interessi finanziari dell'Unione. A norma del regolamento (UE) 2017/1939 la Procura europea (EPPO) può indagare e perseguire le frodi e altre attività illecite lesive degli interessi finanziari dell'Unione secondo quanto disposto dalla direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴. In conformità al regolamento finanziario, ogni persona o entità che riceva fondi dall'Unione è tenuta a fornire piena collaborazione ai fini della tutela degli interessi finanziari dell'Unione, a concedere i diritti necessari e l'accesso alla Commissione, all'OLAF, all'EPPO e alla Corte dei conti europea e a garantire che i terzi eventualmente coinvolti nell'esecuzione dei fondi dell'Unione concedano diritti equivalenti.

²⁰ Regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 settembre 2013, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e che abroga il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (Euratom) n. 1074/1999 del Consiglio (GU L 248 del 18.9.2013, pag. 1).

²¹ Regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 del Consiglio, del 18 dicembre 1995, relativo alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità (GU L 312 del 23.12.1995, pag. 1).

²² Regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità (GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2).

²³ Regolamento (UE) 2017/1939 del Consiglio, del 12 ottobre 2017, relativo all'attuazione di una cooperazione rafforzata sull'istituzione della Procura europea ("EPPO") (GU L 283 del 31.10.2017, pag. 1).

²⁴ Direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2017, relativa alla lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione mediante il diritto penale (GU L 198 del 28.7.2017, pag. 29).

- (41) A norma dell' [riferimento da aggiornare opportunamente in base alla nuova decisione sui PTOM: articolo 94 della decisione 2013/755/UE del Consiglio²⁵], le persone fisiche e le persone giuridiche stabilite nei paesi e territori d'oltremare (PTOM) sono ammesse a fruire dei finanziamenti, fatte salve le regole e le finalità del programma e le disposizioni eventualmente applicabili allo Stato membro cui il PTOM è collegato.
- (42) L'Unione europea dovrebbe perseguire la coerenza e cercare sinergie con i programmi dell'Unione per le politiche esterne, compresa l'assistenza preadesione, nell'ambito degli impegni assunti con la comunicazione "Una prospettiva di allargamento credibile e un maggior impegno dell'UE per i Balcani occidentali"²⁶.
- (43) Quando paesi terzi o organismi in essi situati partecipano ad azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune o transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, l'assistenza finanziaria dovrebbe essere disponibile solo se indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di tali progetti. Per quanto riguarda la parte relativa a progetti transfrontalieri nel campo delle energie rinnovabili, la cooperazione tra uno o più Stati membri e un paese terzo (compresa la Comunità dell'energia) dovrebbe rispettare le condizioni di cui all'articolo 11 della direttiva (UE) 2018/XXX del Parlamento europeo e del Consiglio [direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili] riguardo alla necessità di un collegamento fisico all'UE.
- (44) Conformemente ai punti 22 e 23 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016²⁷, è necessario valutare il programma sulla base delle informazioni raccolte tramite specifiche prescrizioni in materia di sorveglianza, evitando al contempo l'eccesso di regolamentazione e gli oneri amministrativi, in particolare a carico degli Stati membri. La Commissione dovrebbe eseguire valutazioni, notificandone i risultati al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, con l'obiettivo di valutare l'efficacia e l'efficienza del finanziamento e i suoi effetti sugli obiettivi generali del programma.

²⁵ GU L 344 del 19.12.2013, pag. 1.

²⁶ COM(2018) 65.

²⁷ Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea, del 13 aprile 2016; GU L 123 del 12.5.2016, pagg. 1-14.

- (45) È necessario attuare misure adeguate di sorveglianza e di comunicazione delle informazioni, ivi compresi gli indicatori da utilizzare per rendere conto dei progressi del programma nel conseguire gli obiettivi generali e specifici stabiliti dal presente regolamento. Questo sistema di rendicontazione dovrebbe garantire una raccolta efficiente, efficace e tempestiva dei dati per la sorveglianza dell'attuazione del programma e dei suoi risultati. È necessario imporre obblighi di comunicazione proporzionati ai destinatari dei fondi dell'Unione, al fine di raccogliere dati rilevanti per il programma.
- (46) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda l'adozione dei programmi di lavoro, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸.
- (47) Al fine di adeguare, ove necessario, gli indicatori utilizzati per la sorveglianza del programma, le percentuali indicative delle risorse di bilancio assegnate a ciascun obiettivo specifico nel settore dei trasporti e la definizione dei corridoi della rete centrale di trasporto, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alle modifiche delle parti I, II e III dell'allegato del presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

²⁸ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (48) Per motivi di chiarezza, i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 dovrebbero essere abrogati. Dovrebbero tuttavia essere preservati gli effetti dell'articolo 29 del regolamento (UE) n. 1316/2013, che modifica l'allegato del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹ per quanto concerne l'elenco dei corridoi per le merci.
- (49) Allo scopo di consentire l'adozione tempestiva degli atti di esecuzione previsti dal presente regolamento, è necessario che quest'ultimo entri in vigore immediatamente all'atto della sua pubblicazione,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

²⁹ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (il "programma").

Esso stabilisce gli obiettivi del programma, il bilancio per il periodo 2021-2027, le forme di finanziamento dell'Unione e le regole di erogazione dei finanziamenti.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- a) "azione": qualsiasi attività che è stata individuata come indipendente sotto il profilo finanziario e tecnico, è delimitata nel tempo ed è necessaria per la realizzazione di un progetto;
- b) "carburanti alternativi" o "combustibili alternativi": combustibili alternativi ai sensi dell'articolo 2, punto 1, della direttiva 2014/94/UE;
- c) [...]
- d) "operazione di finanziamento misto": azioni sostenute dal bilancio dell'Unione, anche nell'ambito dei meccanismi di finanziamento misto di cui all'articolo [2, paragrafo 6], del regolamento (UE, Euratom) 2018/XXX (il "regolamento finanziario"), che combinano forme di aiuto non rimborsabile e/o strumenti finanziari del bilancio dell'Unione con forme di aiuto rimborsabile di istituzioni di finanziamento allo sviluppo o altri istituti di finanziamento pubblici, nonché di istituti di finanziamento commerciali e investitori;

- e) "rete globale": infrastruttura di trasporto di cui al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- f) "rete centrale": infrastruttura di trasporto di cui al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- g) "corridoi della rete centrale": strumento destinato a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale, previsto dal capo IV del regolamento (UE) n. 1315/2013, il cui elenco figura nella parte III dell'allegato del presente regolamento;
- g bis) "collegamento transfrontaliero": nel settore dei trasporti, un progetto di interesse comune che garantisce la continuità della rete TEN-T tra due Stati membri o tra uno Stato membro e un paese vicino;
- g ter) "collegamento mancante": nel settore dei trasporti, una componente mancante dell'infrastruttura delle rete TEN-T che ostacola la continuità di detta rete e rende necessari investimenti in una componente dell'infrastruttura;
- g quater) "infrastruttura a duplice utilizzo": un'infrastruttura della rete dei trasporti che risponde alle esigenze sia della comunità della difesa sia di quella civile;
- h) "progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile": progetto selezionato o ammissibile alla selezione nel quadro di un accordo di cooperazione o di qualsiasi altro tipo di accordo tra almeno due Stati membri, o di accordi tra almeno uno Stato membro e uno o più paesi terzi, come descritti nella direttiva (UE) 2018/XXX del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰ [direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili], nel settore della pianificazione o della diffusione dell'energia rinnovabile, conformemente ai criteri di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento;
- i) "infrastruttura per la connettività digitale": reti ad altissima capacità, sistemi 5G, connettività locale senza fili di altissima qualità, reti dorsali e piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia;

³⁰ Direttiva (UE) 2018/XXX del Parlamento europeo e del Consiglio, del [...], sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU C [...] del [...], pag. [...]).

- j) "sistemi 5G": insieme di elementi delle infrastrutture digitali basati su standard accettati a livello globale per le tecnologie delle comunicazioni mobili e senza fili utilizzate per la connettività e per servizi a valore aggiunto con caratteristiche di prestazione avanzate, quali capacità e velocità di trasmissione dei dati molto elevate, comunicazioni a bassa latenza, altissima affidabilità o la possibilità di supportare un numero elevato di dispositivi connessi;
- k) "corridoio 5G": asse di trasporto, stradale, ferroviario o per vie navigabili interne, interamente coperto dall'infrastruttura per la connettività digitale, e in particolare da sistemi 5G, che permette la fornitura ininterrotta di servizi digitali sinergici quali servizi di mobilità interconnessa e automatizzata o servizi analoghi di mobilità intelligente per le ferrovie;
- l) "piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia": risorse fisiche e virtuali delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione ("TIC"), operative a monte delle infrastrutture di comunicazione, che sostengono il flusso, l'archiviazione, il trattamento e l'analisi dei dati delle infrastrutture dei trasporti e/o dell'energia;
- m) "progetto di interesse comune": progetto di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 o al regolamento (UE) n. 347/2013 o all'articolo 8 del presente regolamento;
- n) "studi": attività necessarie alla preparazione dell'attuazione di un progetto, quali studi preparatori, di mappatura, di fattibilità, di valutazione, di prova e di convalida, anche sotto forma di software, e ogni altra misura di sostegno tecnico, comprese le azioni preliminari ai lavori effettuate per definire e sviluppare un progetto e per decidere in merito al suo finanziamento, quali le azioni di ricognizione sui siti interessati e la preparazione della dotazione finanziaria;
- o) "volani socioeconomici": entità che in base alla loro missione, per loro natura o in virtù della loro ubicazione possono generare, direttamente o indirettamente, vantaggi socioeconomici importanti per i cittadini, le imprese e le comunità locali situate nel territorio circostante;
- p) "paese terzo": paese che non è membro dell'Unione europea;
- q) "reti ad altissima capacità": reti ad altissima capacità secondo la definizione di cui all'articolo [2, paragrafo 2], della direttiva (UE) 2018/XXX [codice europeo delle comunicazioni elettroniche];

- r) "lavori": l'acquisto, la fornitura e l'utilizzo di componenti, sistemi e servizi, compresi i software, la realizzazione delle attività di sviluppo, costruzione e installazione relative a un progetto, il collaudo degli impianti e la messa in servizio di un progetto.

Articolo 3

Obiettivi

1. Il programma ha l'obiettivo generale di sviluppare, modernizzare e completare le reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale, nonché di agevolare la cooperazione transfrontaliera nell'ambito dell'energia rinnovabile, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine, della coesione territoriale e dell'integrazione del mercato interno, e ponendo l'accento sulle sinergie tra i settori.
2. Gli obiettivi specifici del programma sono i seguenti:
 - a) per il settore dei trasporti:
 - i) conformemente agli obiettivi del regolamento (UE) n. 1315/2013, contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti, interconnesse e multimodali per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura;
 - ii) contribuire allo sviluppo di un'infrastruttura di trasporto civile e militare a duplice utilizzo al fine di migliorare la mobilità militare all'interno e al di fuori dell'UE;
 - b) per il settore dell'energia, contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune relativi all'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e all'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, facilitare la decarbonizzazione e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, agevolare la cooperazione transfrontaliera in tema di energia rinnovabile;

- c) per il settore digitale, contribuire allo sviluppo di reti ad altissima capacità e di sistemi 5G, all'aumento della resilienza e della capacità delle reti dorsali digitali e alla digitalizzazione delle reti dei trasporti e dell'energia.

Articolo 4

Bilancio

1. La dotazione finanziaria per l'attuazione del programma per il periodo 2021-2027 è fissata a [42 265 493 000 EUR a prezzi correnti].
2. Tale importo è ripartito come segue:
 - a) [30 615 493 000 EUR] per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di cui:
 - i) [12 830 000 000 EUR] dal cluster degli investimenti strategici europei;
 - ii) [11 285 493 000 EUR] [trasferiti dal Fondo di coesione e destinati a essere spesi in conformità alle disposizioni del presente regolamento esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione];
 - iii) [6 500 000 000 EUR] dal cluster della difesa per l'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii);
 - b) [8 650 000 000 EUR] per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), di cui un massimo del 15% per i progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile;
 - c) [3 000 000 000 EUR] per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c).
3. La Commissione non si discosta dall'importo di cui al comma 2, lettera a), punto ii).

4. Fino all'1 % dell'importo di cui al paragrafo 1 può finanziare l'assistenza tecnica e amministrativa necessaria per l'attuazione del programma e degli orientamenti settoriali specifici, segnatamente le attività di preparazione, sorveglianza, controllo, audit e valutazione, compresi i sistemi informatici istituzionali. Tale importo può essere utilizzato anche per finanziare misure di accompagnamento complementari alla preparazione dei progetti.
5. Gli impegni di bilancio per azioni la cui realizzazione si estenda su più esercizi possono essere ripartiti su più esercizi in frazioni annue.
6. Fatto salvo il regolamento finanziario, le spese per le azioni nell'ambito di progetti inclusi nel primo programma di lavoro possono essere ammesse a decorrere dal 1° gennaio 2021.
7. [L'importo trasferito dal Fondo di coesione è eseguito ai sensi del presente regolamento, conformemente al paragrafo 8 e fatto salvo l'articolo 14, paragrafo 2, lettera b).]
8. [Per quanto riguarda gli importi trasferiti dal Fondo di coesione, il 30% di essi è messo immediatamente a disposizione di tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per finanziare progetti riguardanti infrastrutture per i trasporti in conformità al presente regolamento, accordando priorità ai collegamenti transfrontalieri e a quelli mancanti. Fino al 31 dicembre 2023, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento rispetta le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione nella misura del 70% delle risorse trasferite. Dal 1° gennaio 2024, le risorse trasferite al programma che non siano state impegnate per progetti riguardanti infrastrutture di trasporto sono messe a disposizione di tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per finanziare progetti riguardanti infrastrutture di trasporto in conformità al presente regolamento.]
- 8 bis. L'importo trasferito dal Fondo di coesione non è utilizzato per finanziare programmi di lavoro transettoriali né operazioni di finanziamento misto.

9. Le risorse assegnate agli Stati membri in regime di gestione concorrente possono, su richiesta degli Stati membri, essere trasferite al programma. La Commissione esegue tali risorse direttamente in conformità all'[articolo 62, paragrafo 1, lettera a)], del regolamento finanziario, o indirettamente, in conformità alla lettera c) del medesimo articolo. Tali risorse sono utilizzate a beneficio dello Stato membro interessato.

[Articolo 5

Paesi terzi associati al programma

1. Il programma è aperto ai seguenti paesi terzi:
- a) paesi membri dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA) che sono anche membri dello Spazio economico europeo (SEE), conformemente alle condizioni stabilite dall'accordo SEE;
 - b) paesi in via di adesione, paesi candidati e potenziali candidati conformemente ai principi e alle condizioni generali per la loro partecipazione ai programmi dell'Unione stabiliti dai rispettivi accordi quadro e dalle rispettive decisioni dei consigli di associazione o da accordi analoghi, e alle condizioni specifiche stabilite dagli accordi tra l'Unione e tali paesi;
 - c) paesi interessati dalla politica europea di vicinato conformemente ai principi generali e alle condizioni generali per la loro partecipazione ai programmi dell'Unione stabiliti dai rispettivi accordi quadro e dalle rispettive decisioni dei consigli di associazione o da accordi analoghi, e alle condizioni specifiche stabilite dagli accordi tra l'Unione e tali paesi;
 - d) altri paesi terzi, conformemente alle condizioni stabilite in un accordo specifico per la partecipazione di un paese terzo ai programmi dell'Unione, purché tale accordo:

- garantisca un giusto equilibrio tra i contributi e i benefici per il paese terzo che partecipa ai programmi dell'Unione;
 - stabilisca le condizioni per la partecipazione ai programmi, compreso il calcolo dei contributi finanziari ai singoli programmi e i rispettivi costi amministrativi. Detti contributi costituiscono entrate con destinazione specifica ai sensi dell'articolo [21, paragrafo 5,] del regolamento finanziario;
 - non conferisca al paese terzo poteri decisionali riguardo al programma;
 - garantisca all'Unione il diritto di assicurare una sana gestione finanziaria e di tutelare i propri interessi finanziari.
2. Fatto salvo l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 1315/2013, i paesi terzi di cui al paragrafo 1 e gli organismi stabiliti in tali paesi non sono ammessi a ricevere assistenza finanziaria a titolo del presente regolamento, tranne nel caso in cui ciò sia indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di determinati progetti di interesse comune e alle condizioni stabilite dai programmi di lavoro di cui all'articolo 19.]

Articolo 6

Attuazione e forme di finanziamento dell'UE

1. Il programma è attuato in regime di gestione diretta in conformità al regolamento finanziario o di gestione indiretta con gli organismi di cui all'articolo [62, paragrafo 1, lettera c)], del regolamento finanziario.
2. Il programma può concedere contributi dell'Unione in tutte le forme previste dal regolamento finanziario, segnatamente sovvenzioni e appalti. Può contribuire alle operazioni di finanziamento misto in conformità al regolamento dell'InvestEU e al titolo X del regolamento finanziario. Il contributo dell'Unione alle operazioni di finanziamento misto non supera il 10 % dell'importo di bilancio indicato all'articolo 4, paragrafo 1, ad eccezione dell'importo trasferito dal Fondo di coesione.

3. La Commissione può delegare ad agenzie esecutive poteri di esecuzione parziale del programma conformemente all'articolo [69] del regolamento finanziario, adattandola alle esigenze di una gestione ottimale ed efficiente del programma nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale.
4. I contributi a un meccanismo di mutua assicurazione possono coprire il rischio associato al recupero dei fondi dovuti dai destinatari e sono considerati una garanzia sufficiente a norma del regolamento finanziario. Si applicano le disposizioni di cui all'[articolo X del] regolamento XXX [successore del regolamento sul fondo di garanzia].

Articolo 7

Progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile

1. I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile sono inclusi in un accordo di cooperazione o in qualsiasi altro tipo di accordo tra Stati membri o in accordi tra Stati membri e paesi terzi a norma della direttiva (UE) 2018/XXX [direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili]. Tali progetti sono individuati in base ai criteri e alla procedura di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento.
2. Entro il 31 dicembre 2019, la Commissione adotta un atto delegato a norma dell'articolo 23, lettera d), del presente regolamento per specificare ulteriormente i criteri di selezione e precisare i dettagli della procedura di selezione dei progetti e dà pubblicazione dei metodi di valutazione del contributo dei progetti ai criteri generali e di valutazione dei costi e dei benefici complessivi specificati nella parte IV dell'allegato.
3. Ai sensi del presente regolamento, gli studi volti a sviluppare e individuare progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile sono ammissibili al finanziamento.

4. I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile sono ammissibili al finanziamento di lavori da parte dell'Unione se soddisfano i seguenti criteri aggiuntivi:
- a) l'analisi dei costi/benefici specifica per il progetto, a norma dell'allegato, parte IV, punto 3, fornisce prove sull'esistenza di risparmi sui costi e/o vantaggi significativi in termini di integrazione dei sistemi, sicurezza dell'approvvigionamento o innovazione; inoltre,
 - b) il richiedente dimostra che il progetto non si concretizzerebbe o non sarebbe commercialmente sostenibile in assenza della sovvenzione. Questa analisi tiene conto di eventuali entrate derivanti da regimi di sostegno.
5. L'importo della sovvenzione per lavori è proporzionato ai risparmi sui costi e/o ai vantaggi di cui alla parte IV, punto 2, lettera b), dell'allegato e non supera l'importo necessario a garantire che il progetto si concretizzi o diventi commercialmente sostenibile.
6. Nel facilitare i progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, il programma prevede la possibilità di finanziamenti coordinati con il quadro favorevole per la diffusione dell'energia rinnovabile di cui all'articolo 3, paragrafo 5, della [direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili] e con il meccanismo di finanziamento dell'energia rinnovabile dell'UE di cui all'articolo 33 del [regolamento UE 2018/XXXX sulla governance dell'Unione dell'energia]. L'importo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b) per gli obiettivi nel campo dell'energia rinnovabile, in particolare i fondi disponibili a tal fine, possono essere utilizzati per cofinanziare il meccanismo di finanziamento dell'energia rinnovabile dell'UE istituito dal [regolamento UE 2018/XXXX sulla governance dell'Unione dell'energia]. Disposizioni specifiche in materia di cofinanziamento tra la parte relativa ai progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile nel quadro dell'MCE e il meccanismo di finanziamento dell'energia rinnovabile dell'UE di cui all'articolo 33 del regolamento [sulla governance] sono previste nell'atto di esecuzione sul meccanismo di finanziamento per l'energia rinnovabile in tempo per l'entrata in vigore del regolamento MCE.

Articolo 8

Progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale

1. I progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale contribuiscono all'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c).
2. Ai sensi del presente regolamento, gli studi volti a sviluppare e individuare progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale sono ammissibili al finanziamento.
3. Fatti salvi i criteri di attribuzione di cui all'articolo 13, la priorità di finanziamento è stabilita tenendo conto dei seguenti criteri:
 - a) le azioni che contribuiscono all'accesso e alla diffusione di sistemi 5G e di reti ad altissima capacità in grado di fornire connettività Gigabit in settori in cui sono presenti volani socioeconomici sono priorizzate tenendo conto delle loro esigenze in termini di connettività e della copertura di zona aggiuntiva generata, conformemente alla parte V dell'allegato. La diffusione di tipo stand-alone (*stand-alone deployment*) applicata ai volani socioeconomici può essere sostenuta, purché non sia economicamente sproporzionata o fisicamente impraticabile.
 - b) azioni che contribuiscono alla fornitura di connettività locale senza fili di altissima qualità nelle comunità locali, conformemente alle condizioni di cui alla parte V dell'allegato;
 - c) per quanto concerne le azioni che contribuiscono alla diffusione di sistemi 5G, viene data la precedenza alla realizzazione di corridoi 5G, fra cui le reti transeuropee dei trasporti, tenuto conto dell'importanza socioeconomica delle soluzioni tecnologiche attualmente installate in un'ottica orientata al futuro. Si tiene altresì conto della misura in cui l'azione contribuisce a garantire la copertura lungo i principali assi di trasporto per consentire la fornitura ininterrotta di servizi digitali sinergici. Un elenco indicativo di progetti che potrebbero beneficiare del sostegno è riportato nella parte V dell'allegato;

- d) i progetti volti alla diffusione o al rafforzamento di reti dorsali transfrontaliere che colleghino l'Unione a paesi terzi e rafforzino i collegamenti tra le reti di comunicazioni elettroniche all'interno del territorio dell'Unione, compresi cavi sottomarini, sono prioritizzati in base a quanto contribuiscono significativamente all'aumento delle prestazioni, della resilienza e della capacità di dette reti di comunicazione elettronica;
- e) [...]
- f) per quanto riguarda i progetti che si servono di piattaforme digitali operative, viene data la precedenza alle azioni basate su tecnologie di punta, considerando aspetti come l'interoperabilità, la sicurezza informatica, la privacy dei dati e il riutilizzo;
- g) il grado di adeguatezza della tecnologia utilizzata per lo specifico progetto, tenendo conto dell'equilibrio ottimale tra le tecnologie di punta in termini di capacità di trasmissione dei dati, sicurezza della trasmissione, resilienza della rete ed efficienza sotto il profilo dei costi.

CAPO II

AMMISSIBILITÀ

Articolo 9

Azioni ammissibili

1. Solo le azioni che contribuiscono al conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 3 sono ammissibili al finanziamento. Fra di esse rientrano studi, lavori e altre misure di accompagnamento necessarie per la gestione e l'attuazione del programma e degli orientamenti settoriali specifici.
2. Per quanto riguarda il settore dei trasporti sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:
 - a) azioni relative a reti efficienti, interconnesse e multimodali per lo sviluppo di infrastrutture ferroviarie, stradali, marittime e delle vie navigabili interne:
 - i) azioni per la realizzazione della rete centrale conformemente al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative a collegamenti transfrontalieri e collegamenti mancanti, ad esempio quelli indicati nella parte III dell'allegato del presente regolamento, come pure azioni relative a nodi urbani, porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali della rete centrale, di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013. Le azioni per la realizzazione della rete centrale possono includere elementi correlati facenti parte della rete globale, qualora ciò sia necessario per ottimizzare gli investimenti, in base alle modalità specificate nei programmi di lavoro di cui all'articolo 19 del presente regolamento;

- ii) azioni relative a collegamenti transfrontalieri della rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, ad esempio quelli indicati nella parte III dell'allegato del presente regolamento, azioni relative a componenti della rete globale ubicate in Stati membri che non condividono una frontiera terrestre con un altro Stato membro, come pure azioni relative a studi per lo sviluppo della rete globale;
 - iii) azioni per la realizzazione di sezioni della rete globale situate in regioni ultraperiferiche, conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative ai pertinenti nodi urbani, porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali della rete globale di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
 - iv) azioni di sostegno a progetti di interesse comune finalizzati a collegare la rete transeuropea alle reti infrastrutturali di paesi vicini, di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1315/2013;
 - v) azioni relative a porti marittimi e interni della rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013.
- b) azioni relative a una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura:
- i) azioni di sostegno alle autostrade del mare di cui all'articolo 21 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
 - ii) azioni di sostegno ai sistemi di applicazioni telematiche ai sensi dell'articolo 31 del regolamento (UE) n. 1315/2013 per le corrispettive modalità di trasporto, tra cui in particolare:
 - per le ferrovie: l'ERTMS;
 - per le vie navigabili interne: i RIS;
 - per il trasporto stradale: gli STI;
 - per il trasporto marittimo: VTMS e servizi marittimi elettronici, inclusi i servizi d'interfaccia unica quali l'interfaccia unica marittima, i sistemi delle comunità portuali e i relativi sistemi d'informazione doganale;

- per il trasporto aereo: i sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli risultanti dal sistema SESAR;
- iii) azioni di sostegno ai servizi di trasporto merci sostenibili ai sensi dell'articolo 32 del regolamento (UE) n. 1315/2013 nonché azioni per ridurre il rumore del trasporto ferroviario di merci alla fonte, anche adattando a posteriori il materiale rotabile esistente;
- iv) azioni di sostegno alle nuove tecnologie e all'innovazione, compresa l'automazione, a migliori servizi di trasporto, all'integrazione modale e all'infrastruttura per i combustibili alternativi, a norma dell'articolo 33 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- v) azioni intese a eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, in particolare in relazione agli effetti sui corridoi o sulla rete, conformemente all'articolo 3, lettera o), del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- vi) azioni per la realizzazione di infrastrutture e mobilità sicure, anche nell'ambito della sicurezza stradale, ai sensi dell'articolo 34 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- vii) azioni volte a migliorare la resilienza delle infrastrutture di trasporto rispetto, per esempio, ai cambiamenti climatici e alle calamità naturali;
- viii) azioni volte a migliorare l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto per tutti gli utenti ai sensi dell'articolo 37 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- ix) azioni volte ad adeguare le infrastrutture di trasporto per motivi di sicurezza e verifiche di frontiera.

c) Nell'ambito dell'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii): azioni, o attività specifiche nell'ambito di un'azione, volte a supportare lo sviluppo di un'infrastruttura di trasporto civile e militare a duplice utilizzo.

3. Per quanto riguarda il settore dell'energia, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:

- a) azioni relative a progetti di interesse comune di cui all'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013;
- b) azioni di sostegno a progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, compresa la loro concezione, anche a favore di soluzioni innovative e dello stoccaggio di energia rinnovabile, di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento, fatto salvo il rispetto delle condizioni stabilite dall'articolo 7 del presente regolamento.

4. Per quanto riguarda il settore digitale, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:

- a) azioni di sostegno all'accesso e alla diffusione di sistemi 5G e di reti ad altissima capacità in grado di fornire connettività Gigabit in settori in cui sono presenti volani socioeconomici;
- b) azioni di sostegno alla fornitura, presso le comunità locali, di connettività locale senza fili di altissima qualità, gratuita e priva di condizioni discriminatorie;
- c) azioni per la realizzazione di una copertura ininterrotta, con sistemi 5G, di tutti i principali assi di trasporto, comprese le reti transeuropee dei trasporti;
- d) azioni di sostegno alla diffusione di reti dorsali, compresi cavi sottomarini, all'interno degli Stati membri e tra di essi, nonché tra l'Unione e paesi terzi;
- e) [...]
- f) azioni finalizzate all'acquisizione dei requisiti concernenti l'infrastruttura per la connettività digitale per progetti transfrontalieri nei settori dei trasporti e dell'energia e/o di sostegno alle piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia.

Un elenco indicativo di progetti ammissibili nel settore digitale è riportato nella parte V dell'allegato.

Articolo 10

Sinergie

1. Le azioni che contribuiscono al conseguimento di uno o più obiettivi di almeno due settori, conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, lettere a), b) e c), sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento. Tali azioni sono attuate mediante programmi di lavoro transettoriali specifici riguardanti almeno due settori, con criteri di attribuzione specifici, finanziati con contributi di bilancio provenienti dai settori interessati.
2. Nell'ambito di ciascuno dei settori dei trasporti, dell'energia o digitale, le azioni ammissibili ai sensi dell'articolo 9 possono includere elementi ausiliari eventualmente non correlati ad azioni ammissibili conformemente all'articolo 9, paragrafi 2, 3 e 4 rispettivamente, a condizione che rispondano a tutti i seguenti requisiti:
 - a) il costo degli elementi ausiliari non supera il 20% del costo ammissibile totale dell'azione e
 - b) gli elementi ausiliari sono correlati al settore dei trasporti, dell'energia o digitale e
 - c) gli elementi ausiliari permettono di accrescere in misura notevole i benefici socioeconomici, climatici o ambientali dell'azione.

Articolo 11

Soggetti ammissibili

1. Oltre ai criteri di cui all'articolo [197] del regolamento finanziario, si applicano i criteri di ammissibilità di cui al presente articolo.
2. Sono ammessi i seguenti soggetti:
 - a) i soggetti giuridici stabiliti in uno Stato membro;
 - b) i soggetti giuridici stabiliti in un paese terzo associato al programma ovvero in paesi e territori d'oltremare;

- c) i soggetti giuridici costituiti a norma del diritto dell'Unione e le organizzazioni internazionali, qualora il loro coinvolgimento sia previsto dai programmi di lavoro.
3. Non sono ammesse le persone fisiche.
4. I soggetti giuridici stabiliti in un paese terzo non associato al programma sono eccezionalmente ammessi al sostegno nell'ambito del programma ove ciò sia indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune o progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile.
5. Sono ammissibili solo le proposte presentate da uno o più Stati membri o, d'intesa con gli Stati membri interessati, da organizzazioni internazionali, imprese comuni o imprese od organismi pubblici o privati. Uno Stato membro può decidere che, per un programma di lavoro specifico o per specifiche categorie di domande, possono essere presentate proposte senza il suo accordo. In tal caso questo è indicato, su richiesta dello Stato membro interessato, nel programma di lavoro pertinente e nell'invito a presentare proposte in questione.

Articolo 11 bis

Requisiti di ammissibilità specifici concernenti il supporto dell'infrastruttura di trasporto civile e militare a duplice utilizzo

1. Le azioni concernenti l'infrastruttura di trasporto civile e militare a duplice utilizzo di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera c) sono soggette ai seguenti requisiti supplementari di ammissibilità:
- a) le proposte sono presentate da uno o più Stati membri o, d'intesa con gli Stati membri interessati, dai soggetti giuridici stabiliti negli Stati membri;
- b) le azioni sono situate sulla rete centrale o globale TEN-T e corrispondono alle sezioni o ai nodi individuati dagli Stati membri negli allegati del documento "Requisiti militari ai fini della mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE" adottato dal Consiglio il 20 novembre 2018³¹;

³¹ Doc. ST 13674/18.

- c) le azioni possono riguardare l'adeguamento di componenti delle infrastrutture esistenti o la costruzione di componenti delle infrastrutture nuove al fine di migliorare la mobilità militare sulla rete TEN-T tenendo conto delle esigenze infrastrutturali definite negli allegati del documento "Requisiti militari ai fini della mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE", della fattibilità a livello tecnico ed economico e della pertinenza ai fini del duplice utilizzo;
 - d) fatto salvo l'articolo 15, il costo integrale di un'infrastruttura a duplice utilizzo è ammissibile al supporto a titolo dell'importo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto iii). Le azioni che attuano un livello di requisito relativo all'infrastruttura al di là del livello richiesto per il duplice utilizzo sono ammissibili; tuttavia il loro costo è ammissibile solo fino al livello di costo corrispondente al livello di requisiti necessario per il duplice utilizzo. Le azioni relative a infrastrutture utilizzate solo per scopi militari non sono ammissibili;
 - e) le azioni ai sensi del presente articolo sono finanziate solo a titolo dell'importo conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), iii).
2. La Commissione adotta un atto di esecuzione in cui specifica, ove necessario, i requisiti relativi all'infrastruttura applicabili a determinare categorie di azioni infrastrutturali a duplice utilizzo.

CAPO III

SOVVENZIONI

Articolo 12

Sovvenzioni

Le sovvenzioni nell'ambito del programma sono concesse e gestite conformemente al titolo [VIII] del regolamento finanziario.

Articolo 13

Criteri di attribuzione

1. Criteri di attribuzione trasparenti sono definiti nei programmi di lavoro di cui all'articolo 19 e negli inviti a presentare proposte tenendo conto, nella misura applicabile, dei seguenti elementi:
 - a) ripercussioni economiche, sociali e ambientali (costi e benefici);
 - b) aspetti inerenti all'innovazione, alla sicurezza, all'interoperabilità e all'accessibilità;
 - c) dimensione transfrontaliera;
 - d) sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale;
 - e) grado di maturità dell'azione a livello di sviluppo del progetto;
 - f) solidità del piano di attuazione proposto;
 - g) effetto catalizzatore dell'assistenza finanziaria dell'Unione sugli investimenti;
 - h) necessità di superare ostacoli finanziari, quali ad esempio una sostenibilità commerciale insufficiente o l'assenza di finanziamenti da parte del mercato;

- i) coerenza con i piani dell'Unione e nazionali per l'energia e il clima.
2. La valutazione della conformità delle proposte ai criteri di attribuzione tiene conto, ove pertinente, della resilienza agli effetti avversi dei cambiamenti climatici mediante una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici comprendente le opportune misure di adeguamento.
3. La valutazione della conformità delle proposte ai criteri di attribuzione assicura che ove pertinente, come specificato nei programmi di lavoro, le azioni finanziate dal programma che prevedono l'uso di una tecnologia di posizionamento, navigazione e sincronizzazione siano tecnicamente compatibili con i programmi EGNOS/Galileo e Copernico.
4. Per il settore dei trasporti, la valutazione della conformità delle proposte ai criteri di attribuzione di cui al paragrafo 1 garantisce, se del caso, la coerenza delle azioni proposte rispetto ai piani di lavoro per i corridoi e agli atti di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013, e fa sì che sia tenuto conto del parere consultivo del coordinatore europeo responsabile ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 8, di detto regolamento.
5. Per quanto concerne le azioni relative ai progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, i criteri di attribuzione stabiliti dai programmi di lavoro e dagli inviti a presentare proposte tengono conto delle condizioni indicate all'articolo 7, paragrafo 4.
6. Relativamente alle azioni riguardanti i progetti di interesse comune in materia di connettività digitale, i criteri di attribuzione stabiliti dai programmi di lavoro e dagli inviti a presentare proposte tengono conto delle condizioni indicate all'articolo 8, paragrafo 3.

Articolo 14

Tassi di cofinanziamento

1. Per quanto riguarda gli studi, l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 50% del costo ammissibile totale. Per gli studi finanziati con gli importi trasferiti dal Fondo di coesione, i tassi massimi di cofinanziamento sono quelli applicabili al Fondo di coesione, come specificato al paragrafo 2, lettera b).

2. Per i lavori nel settore dei trasporti si applicano i seguenti tassi massimi di cofinanziamento:

a) per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto i), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 30% del costo ammissibile totale. I tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo del 50% per azioni relative a collegamenti transfrontalieri alle condizioni di cui alla lettera c) del presente paragrafo, per azioni di sostegno a sistemi di applicazioni telematiche, per azioni di sostegno a nuove tecnologie e all'innovazione e per azioni di sostegno al miglioramento delle infrastrutture in termini di sicurezza, protezione e verifiche di frontiera, in linea con la normativa pertinente dell'Unione, nonché per azioni in regioni ultraperiferiche;

a bis) per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 50% del costo ammissibile totale. I tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo dell'85% se le risorse necessarie sono trasferite al programma a norma dell'articolo 4, paragrafo 9.

b) riguardo agli importi trasferiti dal Fondo di coesione, i tassi massimi di cofinanziamento sono quelli applicabili al Fondo di coesione, di cui al regolamento (UE) XXX [CPR]. Tali tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo dell'85% per azioni relative a collegamenti transfrontalieri alle condizioni di cui alla lettera c) del presente paragrafo e per azioni relative ai collegamenti mancanti;

c) per quanto riguarda le azioni relative a collegamenti transfrontalieri, l'aumento dei tassi massimi di cofinanziamento previsti dalle lettere a) e b) è applicabile esclusivamente ad azioni che dimostrino un grado elevato di integrazione nella loro pianificazione e attuazione ai fini dei criteri di attribuzione di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera c), ad esempio con un'unica società che realizzi il progetto, una struttura di governance comune, un quadro giuridico bilaterale o un atto di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013.

3. Per i lavori nel settore dell'energia si applicano i seguenti tassi massimi di cofinanziamento:
- a) per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 50% del costo ammissibile totale;
 - b) i tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo del 75% per le azioni che contribuiscono allo sviluppo di progetti di interesse comune, in base ai criteri di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 347/2013, e garantiscono un grado elevato di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale o di Unione, ovvero rafforzano la solidarietà dell'Unione o prevedono soluzioni molto innovative.
4. Per i lavori nel settore digitale si applicano i seguenti tassi massimi di cofinanziamento: per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 30% del costo ammissibile totale. I tassi di cofinanziamento possono aumentare fino al 50% per azioni con una forte dimensione transfrontaliera, quali la copertura ininterrotta con sistemi 5G lungo i principali assi di trasporto o la realizzazione di reti dorsali tra Stati membri e tra l'Unione e paesi terzi, e fino al 75% per azioni per la realizzazione della connettività Gigabit dei volani socioeconomici. Le azioni riguardanti la fornitura di connettività locale senza fili nelle comunità locali, se attuate mediante sovvenzioni di valore modesto, possono essere finanziate attraverso l'assistenza finanziaria dell'Unione fino al 100% dei costi ammissibili, fatto salvo il principio di cofinanziamento.
5. Il tasso massimo di cofinanziamento applicabile ad azioni selezionate nell'ambito di programmi di lavoro transettoriali di cui all'articolo 10 è il tasso massimo di cofinanziamento più elevato applicabile ai settori interessati.

Articolo 15

Costi ammissibili

Oltre ai criteri di cui all'articolo [186] del regolamento finanziario, si applicano i seguenti criteri di ammissibilità dei costi:

- a) solo le spese sostenute negli Stati membri possono essere considerate ammissibili, tranne nel caso in cui il progetto di interesse comune o transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile riguardi il territorio di uno o più paesi terzi di cui all'articolo 5 o all'articolo 11, paragrafo 4, del presente regolamento o si riferisca ad acque internazionali e l'azione sia indispensabile ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto;
- b) il costo delle apparecchiature, degli impianti e delle infrastrutture può essere interamente ammissibile quando è trattato come spesa in conto capitale dal beneficiario;
- c) le spese relative all'acquisto di terreni non sono un costo ammissibile, fatta eccezione per i fondi trasferiti dal Fondo di coesione nel settore dei trasporti conformemente all'articolo 58 del regolamento (UE) XXX recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione e al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo e migrazione, al Fondo per la Sicurezza interna e allo Strumento per la gestione delle frontiere e i visti;
- d) i costi ammissibili non includono l'imposta sul valore aggiunto ("IVA").

Articolo 16

Combinazione di sovvenzioni e altre fonti di finanziamento

1. È possibile combinare sovvenzioni e finanziamenti della Banca europea per gli investimenti, di banche nazionali di promozione o altre istituzioni finanziarie pubbliche e di sviluppo, nonché di investitori e istituti finanziari del settore privato, anche mediante partenariati pubblico-privato.
2. Le sovvenzioni di cui al paragrafo 1 possono essere utilizzate per il tramite di inviti mirati a presentare proposte.

Articolo 17

Riduzione o soppressione delle sovvenzioni

1. Oltre alle ragioni di cui all'[articolo 131, paragrafo 4], del regolamento finanziario, l'importo della sovvenzione può essere ridotto per i seguenti motivi:
 - a) l'azione non è stata avviata entro un anno, per studi, o entro due anni, per lavori, dalla data di inizio indicata nella convenzione di sovvenzione;
 - b) da un esame dello stato di avanzamento dell'azione risulta che l'attuazione ha subito ritardi tali da compromettere il conseguimento degli obiettivi.
2. Alla convenzione di sovvenzione possono essere arretrate modifiche o può essere posto fine in base ai motivi di cui al paragrafo 1.
3. Prima che siano adottate eventuali decisioni concernenti la riduzione o cessazione della sovvenzione, il caso è esaminato in tutti i suoi aspetti e i beneficiari interessati hanno la possibilità di presentare osservazioni entro un termine ragionevole.

Articolo 18

Finanziamento cumulativo, complementare e combinato

1. Un'azione che ha beneficiato di un contributo nell'ambito del programma può anche ricevere un finanziamento da un altro programma dell'Unione, anche da fondi in regime di gestione concorrente, purché tali finanziamenti non riguardino i medesimi costi. Le norme di ciascun programma dell'Unione contribuente si applicano al corrispondente contributo all'azione. Il finanziamento cumulativo non può superare il costo ammissibile totale dell'azione e il sostegno nell'ambito dei vari programmi dell'Unione può essere calcolato proporzionalmente in conformità ai documenti che stabiliscono le condizioni per il sostegno.

2. Le azioni che soddisfano le seguenti condizioni cumulative e comparative:
- a) sono state valutate in occasione di un invito a presentare proposte nell'ambito del programma;
 - b) rispettano i requisiti qualitativi minimi di detto invito;
 - c) non possono essere finanziate nell'ambito di detto invito a causa di vincoli di bilancio;

possono beneficiare del sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale o del Fondo di coesione a norma dell'[articolo 67, paragrafo 5], del regolamento (UE) XXX [CPR], purché siano coerenti con le finalità del programma in questione. Si applicano le norme del fondo che fornisce il sostegno.

CAPO IV

PROGRAMMAZIONE, SORVEGLIANZA, VALUTAZIONE E CONTROLLO

Articolo 19

Programmi di lavoro

1. Il programma è attuato mediante i programmi di lavoro di cui all'articolo 110 del regolamento finanziario.
2. La Commissione adotta i programmi di lavoro mediante un atto di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22 del presente regolamento. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nel settore dell'energia, particolare attenzione va riservata ai progetti di interesse comune e alle azioni connesse che sono finalizzati a promuovere l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia, porre fine all'isolamento energetico ed eliminare le strozzature delle interconnessioni elettriche, con particolare riguardo ai progetti che contribuiscono al conseguimento dell'obiettivo di interconnessione di almeno il 10% e ai progetti che contribuiscono alla sincronizzazione dei sistemi elettrici e delle reti dell'UE.

Articolo 19 bis

Concessione del contributo finanziario dell'Unione

1. A seguito di ogni invito a presentare proposte in base a un programma di lavoro di cui all'articolo 19, la Commissione, secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, fissa l'ammontare dell'assistenza finanziaria concessa ai progetti selezionati o a parti di essi. La Commissione ne precisa le condizioni e le modalità di applicazione.

2. La Commissione notifica ai beneficiari e agli Stati membri interessati la concessione di un'assistenza finanziaria. Ciò include le modifiche agli importi della sovvenzione nel corso dell'attuazione delle convenzioni di sovvenzione e gli importi finali versati.
3. Per le azioni ubicate nel loro territorio la Commissione fornisce agli Stati membri l'accesso alle relazioni presentate dai beneficiari ai sensi delle rispettive convenzioni di sovvenzione.

Articolo 20

Sorveglianza e relazioni

1. Gli indicatori da utilizzare per rendere conto dei progressi del programma nel conseguire gli obiettivi generali e specifici di cui all'articolo 3 figurano nella parte I dell'allegato.
2. Al fine di garantire una valutazione efficace dei progressi compiuti dal programma nel conseguimento dei propri obiettivi, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 per modificare la parte I dell'allegato allo scopo di rivedere o integrare gli indicatori, se necessario, e per integrare il presente regolamento con disposizioni sull'istituzione di un quadro di sorveglianza e valutazione.
3. Il sistema di rendicontazione garantisce una raccolta efficiente, efficace e tempestiva dei dati per la sorveglianza dell'attuazione e dei risultati del programma. A tale scopo sono imposti obblighi di rendicontazione proporzionati ai destinatari dei finanziamenti dell'Unione e, se del caso, agli Stati membri.

Articolo 21

Valutazione

1. Le valutazioni si svolgono con tempestività per alimentare il processo decisionale.
2. La valutazione intermedia del programma va effettuata non appena siano disponibili informazioni sufficienti sulla sua attuazione e comunque non oltre quattro anni dall'inizio della sua attuazione.

3. Al termine dell'attuazione del programma, e comunque non oltre quattro anni dalla fine del periodo di cui all'articolo 1, la Commissione effettua una valutazione finale del programma.
4. La Commissione comunica le conclusioni delle valutazioni, corredate delle proprie osservazioni, al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.

Articolo 22

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di coordinamento del CEF che può riunirsi in formati diversi a seconda dell'argomento. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 23

Atti delegati

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 del presente regolamento al fine di:
 - a) stabilire un quadro di sorveglianza e valutazione sulla base degli indicatori di cui alla parte I dell'allegato;
 - b) [...]
 - c) [...]
 - d) integrare la parte IV dell'allegato, riguardante l'individuazione di progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile; stabilire e aggiornare l'elenco dei progetti transfrontalieri selezionati nel campo dell'energia rinnovabile.

2. Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, del TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 del presente regolamento al fine di:
 - a) modificare la parte III dell'allegato in merito alla definizione dei corridoi della rete centrale di trasporto, come pure le sezioni individuate in via preliminare sulla rete globale;
 - b) modificare la parte V dell'allegato, riguardante l'individuazione di progetti di interesse comune in materia di connettività digitale.

Articolo 24

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 23 è conferito alla Commissione fino al 31 dicembre 2028.
3. La delega di potere di cui all'articolo 23 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima di adottare un atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti dall'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 23 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione del fatto che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 25

Informazione, comunicazione e pubblicità

1. I destinatari di finanziamenti dell'Unione rendono nota l'origine degli stessi e ne garantiscono la visibilità (in particolare quando promuovono azioni e risultati) diffondendo informazioni coerenti, efficaci e proporzionate destinate a pubblici diversi, tra cui i media e il vasto pubblico.
2. La Commissione conduce azioni di informazione e comunicazione sul programma, sulle singole azioni e sui risultati. Le risorse finanziarie destinate al programma contribuiscono anche alla comunicazione istituzionale delle priorità politiche dell'Unione nella misura in cui si riferiscono agli obiettivi di cui all'articolo 3.

Articolo 26

Tutela degli interessi finanziari dell'Unione

Un paese terzo che partecipi al programma in base a una decisione presa nel quadro di un accordo internazionale o in virtù di qualsiasi altro strumento giuridico concede i diritti necessari e l'accesso all'ordinatore responsabile, all'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e alla Corte dei conti europea per esercitare integralmente le rispettive competenze. Nel caso dell'OLAF, tali diritti comprendono il diritto di effettuare indagini, inclusi i controlli e le verifiche sul posto di cui al regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF).

CAPITOLO VI

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 27

Abrogazione e disposizioni transitorie

1. I regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 sono abrogati.
2. Fatto salvo il paragrafo 1, il presente regolamento non pregiudica il proseguimento o la modifica, fino alla loro chiusura, delle azioni interessate ai sensi del regolamento (UE) n. 1316/2013, che continua pertanto ad applicarsi alle azioni in questione fino alla loro chiusura.
3. La dotazione finanziaria del programma può anche coprire le spese di assistenza tecnica e amministrativa necessarie per assicurare la transizione tra il programma e le misure adottate nell'ambito del suo predecessore, il meccanismo per collegare l'Europa ai sensi del regolamento (UE) n. 1316/2013.
4. Se necessario, possono essere iscritti in bilancio anche dopo il 2027 stanziamenti per coprire le spese di cui all'articolo 4, paragrafo 5, del presente regolamento al fine di consentire la gestione delle azioni non completate entro il 31 dicembre 2027.

Articolo 28

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2021.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

PARTE I - INDICATORI

Il programma sarà monitorato attentamente sulla base di una serie di indicatori finalizzati a misurare il grado di conseguimento dei suoi obiettivi generali e specifici, allo scopo di ridurre al minimo i costi e gli oneri amministrativi. A tale fine, saranno raccolti dati in riferimento ai seguenti indicatori fondamentali:

Settore	Obiettivi specifici	Indicatori
Trasporti	Reti efficienti e interconnesse e infrastrutture per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura	Numero di collegamenti transfrontalieri e di collegamenti mancanti cui è stato destinato il sostegno del CEF (comprese azioni relative a nodi urbani, porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali della rete centrale TEN-T)
		Numero di azioni finanziate a titolo del CEF che contribuiscono alla digitalizzazione dei trasporti in particolare attraverso la diffusione dell'ERTMS, dei RIS, degli STI, di VTMS e servizi marittimi elettronici e del SESAR
		Numero di punti di approvvigionamento di carburanti alternativi costruiti o ammodernati con il sostegno del CEF
		Numero di azioni finanziate a titolo del CEF che contribuiscono alla sicurezza dei trasporti
	Sviluppo di un'infrastruttura di trasporto civile e militare a duplice utilizzo	Numero di componenti delle infrastrutture di trasporto adeguate alle esigenze del duplice utilizzo civile e militare

Energia	Contributo all'interconnettività e all'integrazione dei mercati	Numero di azioni del CEF che contribuiscono a progetti per l'interconnessione delle reti degli Stati membri e l'eliminazione di vincoli interni
	Sicurezza dell'approvvigionamento energetico	Numero di azioni del CEF che contribuiscono a progetti per garantire la resilienza della rete del gas
		Numero di azioni del CEF che contribuiscono a rendere intelligenti e digitali le reti e ad aumentare la capacità di stoccaggio dell'energia
	Sviluppo sostenibile mediante azioni volte a consentire la decarbonizzazione	Numero di azioni del CEF che contribuiscono a progetti che consentono di aumentare la quota di energia rinnovabile dei sistemi energetici
		Numero di azioni del CEF che contribuiscono alla cooperazione transfrontaliera nel settore delle energie rinnovabili
Digitale	Contributo alla realizzazione dell'infrastruttura per la connettività digitale in tutta l'Unione europea	Nuove connessioni a reti ad altissima capacità per i volani socioeconomici e connessioni di altissima qualità per le comunità locali
		Numero di azioni del CEF che consentono la connettività 5G lungo gli assi di trasporto
		Numero di azioni del CEF che consentono nuove connessioni a reti ad altissima capacità
		Numero di azioni del CEF che contribuiscono alla digitalizzazione dei settori dell'energia e dei trasporti

PARTE II: PERCENTUALI INDICATIVE PER IL SETTORE DEI TRASPORTI

Le risorse di bilancio di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto i), sono ripartite come segue:

60% per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a): "Azioni relative a reti efficienti, interconnesse e multimodali":

40% per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera b): "Azioni relative a una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura".

Le risorse di bilancio di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto ii), sono ripartite come segue:

85% per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a): "Azioni relative a reti efficienti, interconnesse e multimodali":

15% per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera b): "Azioni relative a una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura".

Per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a), l'85% delle risorse di bilancio dovrebbe essere assegnato ad azioni riguardanti la rete centrale e il 15% ad azioni riguardanti la rete globale.

PARTE III: CORRIDOI DELLA RETE CENTRALE DI TRASPORTO E COLLEGAMENTI TRANSFRONTALIERI DELLA RETE GLOBALE

Corridoi della rete centrale ed elenco indicativo dei collegamenti transfrontalieri e dei collegamenti mancanti

Rete centrale, corridoio "Atlantico"		
Tratte	Gijón – León – Valladolid La Coruña – Vigo – Orense – León – Saragozza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Siviglia – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisbona – Madrid – Valladolid Lisbona – Aveiro – Leixões/Porto – Fiume Douro Shannon Foynes/Dublino/Cork – Le Havre – Rouen – Parigi Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Parigi – Metz – Mannheim/Strasburgo Saint-Nazaire – Nantes – Tours	
Collegamenti transfrontalieri	Evora – Merida	Ferrovia
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	Fiume Douro (Via Navegável do Douro)	Vie navigabili interne
Collegamenti mancanti	Linee non interoperabili con scartamento UIC nella penisola iberica	Ferrovia

Rete centrale, corridoio "Baltico – Adriatico"		
Tratte	<p>Gdynia – Danzica – Katowice/Sławków</p> <p>Danzica – Varsavia – Katowice/Cracovia</p> <p>Katowice – Ostrava – Brno – Vienna</p> <p>Stettino/Świnoujście – Poznań – Breslavia – Ostrava</p> <p>Katowice – Bielsko-Biała – Žilina – Bratislava – Vienna</p> <p>Vienna – Graz – Villach – Udine – Trieste</p> <p>Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona</p> <p>Graz – Maribor – Lubiana – Capodistria/Trieste</p>	
Collegamenti transfrontalieri	<p>Katowice/Opole – Ostrava – Brno</p> <p>Katowice – Žilina</p> <p>Bratislava – Vienna</p> <p>Graz – Maribor</p> <p>Venezia – Trieste – Divača – Lubiana</p>	Ferrovia
	<p>Katowice – Žilina</p> <p>Brno – Vienna</p>	Strade
Collegamenti mancanti	<p>Gloggnitz – Mürzzuschlag: galleria di base del Semmering</p> <p>Graz – Klagenfurt: Linea ferroviaria e galleria del Koralm</p> <p>Capodistria – Divača</p>	Ferrovia

Rete centrale, corridoio "Mediterraneo"		
Tratte	<p>Algeciras – Bobadilla – Madrid – Saragozza – Tarragona</p> <p>Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Saragozza</p> <p>Siviglia – Bobadilla – Murcia</p> <p>Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma di Maiorca – Barcellona</p> <p>Tarragona – Barcellona – Perpignan – Marsiglia – Genova/Lione– La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Capodistria – Lubiana – Budapest</p> <p>Lubiana/Fiume – Zagabria – Budapest – frontiera UA</p>	
Collegamenti transfrontalieri	Barcellona – Perpignan	Ferrovia
	Lione – Torino: galleria di base e vie di accesso	
	Nizza – Ventimiglia	
	Venezia – Trieste – Divača – Lubiana	
	Lubiana – Zagabria	
	Zagabria – Budapest	
	Budapest – Miskolc – frontiera UA	
	Lendava – Letenye	Strade
	Vásárosnamény – frontiera UA	
Collegamenti mancanti	Almería – Murcia	Ferrovia
	Linee non interoperabili con scartamento UIC nella penisola iberica	
	Perpignan – Montpellier	
	Capodistria – Divača	
	Fiume – Zagabria	
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Vie navigabili interne

Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Baltico"		
Tratte	Luleå – Helsinki – Tallinn – Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas Klaipėda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Varsavia Frontiera BY – Varsavia – Łódź/Poznań – Francoforte sull'Oder – Berlino – Amburgo – Kiel Łódź – Katowice/Breslavia Frontiera UA – Rzeszów – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg Stettino/Świnoujście – Berlino – Magdeburgo – Braunschweig – Hannover Hannover – Brema – Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht Utrecht – Amsterdam Utrecht – Rotterdam – Anversa Hannover – Colonia – Anversa	
Collegamenti transfrontalieri	Tallinn – Riga – Kaunas – Varsavia: asse Rail Baltic, nuova linea interamente interoperabile con scartamento UIC	Ferrovia
	Świnoujście/Stettino – Berlino	Ferrovia/vie navigabili interne
	Corridoio Via Baltica EE-LV-LT-PL	Strade
Collegamenti mancanti	Kaunas – Vilnius	Ferrovia
	Varsavia/Idzikowice – Poznań/Breslavia, compresi collegamenti al nodo di trasporto centrale progettato	
	Canale di Kiel	Vie navigabili interne
	Berlino – Magdeburgo – Hannover; Mittellandkanal; canali della Germania occidentale	
	Reno, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Mediterraneo"		
Tratte	<p>Belfast – Dublino – Shannon Foynes/Cork</p> <p>Shannon Foynes/Dublino/Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gand/Anversa/Rotterdam /Amsterdam</p> <p>Glasgow/Edimburgo – Liverpool/Manchester – Birmingham</p> <p>Birmingham – Felixstowe/Londra/Southampton</p> <p>Londra – Lilla – Bruxelles</p> <p>Amsterdam – Rotterdam – Anversa – Bruxelles – Lussemburgo</p> <p>Lussemburgo – Metz – Digione – Macon – Lione – Marsiglia</p> <p>Lussemburgo – Metz – Strasburgo – Basilea</p> <p>Anversa/Zeebrugge – Gand – Calais/Dunkerque/Lilla – Parigi– Rouen– Le Havre</p>	
Collegamenti transfrontalieri	Bruxelles – Lussemburgo – Strasburgo	Ferrovia
	Terneuzen – Gand	Vie navigabili interne
	Rete Senna – Schelda e i relativi bacini dei fiumi Senna, Schelda e Mosa	
	Corridoio Reno-Schelda	
Collegamenti mancanti	Canale Alberto e canale Bocholt-Herentals	Vie navigabili interne
	Dunkerque – Lilla	

Rete centrale, corridoio "Oriente/Mediterraneo orientale"		
Tratte	<p>Amburgo – Berlino</p> <p>Rostock – Berlino – Dresda</p> <p>Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburgo – Dresda</p> <p>Dresda – Ústí nad Labem – Mělník/Praga – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín</p> <p>Kolín – Pardubice – Brno – Vienna/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia</p> <p>Sofia – frontiera RS/frontiera ex Repubblica jugoslava di Macedonia</p> <p>Sofia – Plovdiv – Burgas/frontiera TR</p> <p>Frontiera TR – Alessandropoli – Kavala – Salonicco – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>Frontiera ex Repubblica jugoslava di Macedonia – Salonicco</p> <p>Sofia – Salonicco – Atene – Pireo/Ikonio – Heraklion Limassol (Vasiliko) – Nicosia/Larnaca</p> <p>Atene – Patrasso/Igoumenitsa</p>	
Collegamenti transfrontalieri	Dresda – Praga/Kolín	Ferrovia
	Vienna/Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Salonicco	
	Sofia – frontiera RS/frontiera ex Repubblica jugoslava di Macedonia	
	Frontiera TR – Alessandropoli	
	Frontiera ex Repubblica jugoslava di Macedonia – Salonicco	
	Ioannina – Kakavia (frontiera AL)	
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sofia – frontiera RS	
	Amburgo - Dresda - Praga - Pardubice	Vie navigabili interne

Collegamenti mancanti	Igoumenitsa - Ioannina	Ferrovia
	Praga – Brno	
	Salonicco – Kavala – Alessandropoli	
	Timișoara – Craiova	

Rete centrale, corridoio "Reno – Alpi"		
Tratte	Genova – Milano – Lugano – Basilea Genova – Novara – Briga – Berna – Basilea – Karlsruhe – Mannheim – Magonza – Coblenza – Colonia Colonia – Düsseldorf – Duisburg – Nimega/Arnhem – Utrecht – Amsterdam Nimega – Rotterdam – Vlissingen Colonia – Liegi – Bruxelles – Gand Liegi – Anversa – Gand – Zeebrugge	
Collegamenti transfrontalieri	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Ferrovia
	Karlsruhe – Basilea	
	Milano/Novara – frontiera CH	
	Basilea – Anversa/Rotterdam – Amsterdam	Vie navigabili interne
Collegamenti mancanti	Genova – Tortona/Novi Ligure	Ferrovia
	Zeebrugge – Gand	

Rete centrale, corridoio "Reno – Danubio"		
Tratte	<p>Strasburgo – Stoccarda – Monaco – Wels/Linz</p> <p>Strasburgo – Mannheim – Francoforte – Würzburg – Norimberga – Ratisbona – Passau – Wels/Linz</p> <p>Monaco/Norimberga – Praga – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – frontiera UA</p> <p>Wels/Linz – Vienna – Bratislava – Budapest – Vukovar</p> <p>Vienna/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucarest – Costanza – Sulina</p>	
Collegamenti transfrontalieri	Monaco – Praga	Ferrovia
	Norimberga – Plzeň	
	Monaco – Mühldorf – Freilassing – Salisburgo	
	Strasburgo – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – frontiera UA	
	Vienna – Bratislava/Budapest	
	Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Danubio (Kehlheim - Costanza/Midia/Sulina) e i relativi bacini dei fiumi Váh, Sava e Tibisco	Vie navigabili interne
Zlín – Žilina	Strade	
Collegamenti mancanti	Stoccarda – Ulma	Ferrovia
	Salisburgo – Linz	
	Craiova – Bucarest	
	Sighișoara – Predeal	

Rete centrale, corridoio "Scandinavia – Mediterraneo"		
Tratte	<p>Frontiera RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stoccolma – Örebro(Hallsberg)/Linköping – Malmö</p> <p>Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stoccolma/Örebro(Hallsberg)</p> <p>Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg</p> <p>Malmö – Copenaghen – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn</p> <p>Copenaghen – Kolding/Lubecca – Amburgo – Hannover</p> <p>Bremerhaven – Brema – Hannover – Norimberga</p> <p>Rostock – Berlino – Lipsia – Monaco</p> <p>Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze</p> <p>Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk</p> <p>Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk</p>	
Collegamenti transfrontalieri	Frontiera RU – Helsinki	Ferrovia
	Copenaghen – Amburgo: vie di accesso al collegamento fisso della cintura di Fehmarn	
	Monaco – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: galleria di base del Brennero e relative vie di accesso	
	Copenaghen – Amburgo: collegamento fisso della cintura di Fehmarn	Ferrovia/strade

Elenco indicativo dei collegamenti transfrontalieri della rete globale

Le sezioni transfrontaliere della rete globale di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a), punto ii), del presente regolamento comprendono le seguenti sezioni:

Dublino – Strabane – Letterkenny	Strade
Pau – Huesca	Ferrovia
Lione – frontiera CH	Ferrovia
Athus – Mont-Saint-Martin	Ferrovia
Breda – Venlo – Viersen – Duisburg	Ferrovia
Anversa – Duisburg	Ferrovia
Mons – Valenciennes	Ferrovia
Gand – Terneuzen	Ferrovia
Heerlen – Aquisgrana	Ferrovia
Groninga – Brema	Ferrovia
Stoccarda – frontiera CH	Ferrovia
Gallarate/Sesto Calende – frontiera CH	Ferrovia
Berlino – Rzepin/Horka – Breslavia	Ferrovia
Praga – Linz	Ferrovia
Villach – Lubiana	Ferrovia
San Pietro del Carso – Fiume	Ferrovia
Plzeň – České Budějovice – Vienna	Ferrovia
Vienna - Győr	Ferrovia
Graz - Celldömölk – Győr	Ferrovia
Neumarkt-Kallham - Mühldorf	Ferrovia
Corridoio dell'ambra PL-SK-HU	Ferrovia

Corridoio Via Carpazia BY/UA frontiera PL-SK-HU-RO	Strade
Focșani – frontiera MD	Strade
Budapest – Osijek – Svilaj (frontiera BiH)	Strade
Faro – Huelva	Ferrovia
Porto – Vigo	Ferrovia
Giurgiu – Varna/Bourgas	Ferrovia
Svilengrad – Pithio	Ferrovia

PARTE IV: individuazione di progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile

1. Obiettivo dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile

I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile sono finalizzati a promuovere la cooperazione transfrontaliera tra Stati membri nell'ambito della progettazione, dello sviluppo e dello sfruttamento efficiente delle fonti di energia rinnovabile, nonché a facilitarne l'integrazione mediante impianti di stoccaggio dell'energia.

2. Criteri generali

Per poter essere qualificato come progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile, un progetto deve soddisfare tutti i seguenti criteri generali:

- a) deve far parte di un accordo di cooperazione o di qualsiasi altro tipo di accordo tra Stati membri e/o tra Stati membri e paesi terzi a norma della direttiva [(UE) 2018/XXXX del Parlamento europeo e del Consiglio (direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili)];
- b) deve consentire di risparmiare sui costi connessi all'utilizzo delle energie rinnovabili o comportare vantaggi per l'integrazione dei sistemi, la sicurezza di approvvigionamento o l'innovazione;
- c) i potenziali vantaggi globali della cooperazione, valutati in base all'analisi dei costi/benefici di cui al punto 3 e applicando il metodo di cui all'articolo [7], devono essere superiori ai suoi costi, anche in una prospettiva a lungo termine.

3. Analisi costi-benefici

Per ciascuno degli Stati membri o dei paesi terzi partecipanti, l'analisi dei costi/benefici di cui al precedente punto 2, lettera c) deve tenere conto delle ripercussioni su vari aspetti, fra cui:

- a) costi di produzione dell'energia elettrica;
- b) costi di integrazione dei sistemi;
- c) costo dell'assistenza;
- d) emissioni di gas serra;

- e) sicurezza dell'approvvigionamento;
- f) riduzione dell'inquinamento atmosferico e di altri tipi di inquinamento locale;
- g) innovazione.

4. Procedura

I promotori, anche Stati membri, di un progetto che ha la possibilità di essere ammesso alla selezione in quanto progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile nel quadro di un accordo di cooperazione o di qualsiasi altro tipo di accordo tra Stati membri e/o tra Stati membri e paesi terzi a norma degli articoli 6, 7, 9 o 11 della direttiva 2009/28/CE e candidato a ottenere lo status di progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile, devono presentare alla Commissione una domanda affinché il progetto in questione possa essere selezionato come progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile. La domanda deve contenere tutte le informazioni che possano consentire alla Commissione di valutare il progetto in base ai criteri di cui ai punti 2 e 3, in linea con i metodi di cui all'articolo 7.

La Commissione deve fare in modo che i promotori abbiano la possibilità di richiedere lo status di progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile almeno una volta all'anno.

La Commissione deve svolgere adeguate consultazioni sull'elenco dei progetti presentati per essere riconosciuti come progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile. Gli Stati membri prenderanno parte alla decisione riguardante l'elenco dei progetti transfrontalieri selezionati nel campo dell'energia rinnovabile e riceveranno le seguenti informazioni per tutte le proposte di progetto presentate:

- la conferma del rispetto dei criteri di ammissibilità e di selezione di tutti i progetti;
- informazioni sul meccanismo di cooperazione a cui si rifà il progetto e informazioni sul livello di sostegno al progetto da parte di uno o più Stati membri;
- la descrizione dell'obiettivo del progetto, con indicazione della capacità stimata (in kW) e, se disponibile, della produzione di energia rinnovabile (in kW/anno), nonché del totale dei costi del progetto e dei costi ammissibili in euro;
- informazioni sul valore aggiunto previsto dell'UE, conformemente al punto 2, lettera b), del presente allegato, e sui costi e benefici attesi nonché sul valore aggiunto previsto dell'UE conformemente al punto 2, lettera c), del presente allegato.

La Commissione deve adottare l'elenco definitivo dei progetti transfrontalieri selezionati nel campo dell'energia rinnovabile mediante atto delegato sulla base di un progetto di elenco proposto dagli Stati membri, concordato in sede di gruppo competente, e pubblicarlo sul suo sito web.

La Commissione deve valutare le domande in base ai criteri di cui ai punti 2 e 3.

Nella fase di selezione dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, la Commissione cerca di garantire un adeguato equilibrio geografico nell'individuazione dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile. È possibile ricorrere a raggruppamenti regionali per l'individuazione dei progetti.

Un progetto non può essere selezionato come progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile, o se lo è già stato il suo status deve essere annullato, nel caso in cui per la sua valutazione ci si sia basati su informazioni errate che abbiano costituito un fattore determinante nella valutazione, o qualora il progetto non sia conforme al diritto dell'Unione.

La Commissione è tenuta a pubblicare sul proprio sito web l'elenco dei progetti transfrontalieri selezionati nel campo dell'energia rinnovabile.

PARTE V – PROGETTI DI INTERESSE COMUNE NELL'AMBITO DELL'INFRASTRUTTURA PER LA CONNETTIVITÀ DIGITALE

1. Connettività Gigabit per i volani socioeconomici

Occorre assegnare le priorità alle azioni tenendo conto della funzione dei volani socioeconomici, della pertinenza delle applicazioni e dei servizi digitali attivati mediante la fornitura della connettività sottostante e dei potenziali vantaggi socioeconomici per i cittadini, le imprese e le comunità locali, comprese le potenziali ricadute in termini di connettività. Il bilancio disponibile deve essere assegnato in modo geograficamente equilibrato tra tutti gli Stati membri.

Va data priorità alle azioni che contribuiscono:

- alla connettività Gigabit per ospedali e centri medici, in linea con gli sforzi per digitalizzare il sistema sanitario, al fine di accrescere il benessere dei cittadini dell'UE e cambiare il modo in cui i servizi sanitari e assistenziali vengono forniti ai pazienti³²;
- alla connettività Gigabit per i centri di istruzione e ricerca, nel contesto degli sforzi per eliminare i divari digitali e innovare i sistemi di istruzione, per migliorare i risultati dell'apprendimento, accrescere l'equità e incrementare l'efficienza³³.

2. Connettività senza fili nelle comunità locali

Per beneficiare del finanziamento, le azioni finalizzate alla fornitura di connettività locale senza fili gratuita e priva di condizioni discriminatorie nei centri della vita pubblica locale, compresi gli spazi all'aperto accessibili al pubblico che rivestono un ruolo significativo nella vita pubblica delle comunità locali, devono soddisfare le seguenti condizioni:

³² Cfr. anche COM (2018) 233 final - Comunicazione della Commissione relativa alla trasformazione digitale della sanità e dell'assistenza nel mercato unico digitale, alla responsabilizzazione dei cittadini e alla creazione di una società più sana.

³³ Cfr. anche COM (2018) 22 final - Comunicazione della Commissione sul piano d'azione per l'istruzione digitale.

- essere attuate da un ente pubblico, quale indicato al paragrafo seguente, in grado di pianificare e supervisionare l'installazione di punti di accesso locali senza fili in spazi pubblici al chiuso o all'aperto, nonché di assicurarne il finanziamento dei costi operativi per almeno tre anni;
- basarsi su reti digitali ad altissima capacità in grado di fornire agli utenti un'esperienza internet di qualità molto elevata e che:
- sia gratuita e priva di condizioni discriminatorie, protetta e di facile accesso e utilizzi le apparecchiature disponibili migliori e più recenti, in grado di fornire agli utenti connettività ad alta velocità, nonché
- agevoli l'accesso a servizi digitali innovativi;
- utilizzare l'identità visiva comune fornita dalla Commissione e i collegamenti agli strumenti online ad essa associati;
- impegnarsi a procurare la necessaria attrezzatura e/o i relativi servizi di installazione conformemente al diritto applicabile per garantire che i progetti non distorcano indebitamente la concorrenza.

L'assistenza finanziaria deve essere messa a disposizione di enti pubblici, quali definiti all'articolo 3, punto 1, della direttiva (UE) 2016/2102 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁴ che offrono, conformemente al diritto nazionale, connettività locale senza fili gratuita e priva di condizioni discriminatorie tramite l'installazione di punti di accesso locali senza fili.

Le azioni finanziate non devono costituire una duplicazione di offerte gratuite pubbliche o private con caratteristiche analoghe, anche in termini di qualità, disponibili nello stesso spazio pubblico.

³⁴ Direttiva (UE) 2016/2102 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2016, relativa all'accessibilità dei siti web e delle applicazioni mobili degli enti pubblici (GU L 327 del 2.12.2016, pag. 1). Connettività per un mercato unico digitale competitivo:

Il bilancio disponibile deve essere assegnato in modo geograficamente equilibrato tra tutti gli Stati membri.

Se del caso, il coordinamento e la coerenza saranno garantiti con azioni del CEF che promuovano l'accesso dei volani socioeconomici a reti ad altissima capacità in grado di fornire connettività Gigabit.

Elenco indicativo dei corridoi 5G ammissibili al finanziamento

In linea con gli obiettivi della società dei Gigabit stabiliti dalla Commissione per garantire che i principali assi di trasporto terrestre dispongano entro il 2025 di una copertura 5G ininterrotta³⁵, le azioni per l'attuazione di una copertura ininterrotta con sistemi 5G a norma dell'articolo 9, paragrafo 4, lettera c), devono consistere innanzitutto in azioni riguardanti sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM³⁶ e, in seconda battuta, azioni su tratte più estese finalizzate alla diffusione su larga scala della CAM lungo i corridoi, come indica la tabella seguente (elenco indicativo). I corridoi TEN-T sono utilizzati come base per questa finalità, ma la diffusione del 5G non si limita necessariamente a tali corridoi.

Rete centrale, corridoio "Atlantico"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Porto-Vigo e Merida-Evora e Aveiro – Salamanca
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Metz – Parigi – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisbona Bilbao – Madrid – Lisbona
Rete centrale, corridoio "Baltico – Adriatico"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	-
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Danzica – Varsavia – Brno – Vienna – Graz – Lubiana – Capodistria – Trieste

³⁵ Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea - COM (2016) 587.

³⁶ Mobilità interconnessa e automatizzata.

Rete centrale, corridoio "Mediterraneo"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	-
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Budapest – Zagabria – Lubiana / Fiume / Spalato
Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Baltico"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Varsavia– Kaunas – Vilnius/Klaipėda
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Tallinn – Riga – Kaunas – frontiera LT/PL – Varsavia Frontiera BY/LT – Vilnius – Kaunas – Klaipėda
Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Mediterraneo"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Metz - Merzig - Lussemburgo Rotterdam - Anversa - Eindhoven
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lilla – Parigi Bruxelles – Metz – Basilea Mulhouse – Lione – Marsiglia
Rete centrale, corridoio "Oriente/Mediterraneo orientale"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Sofia - Salonicco - Belgrado
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Berlino – Praga – Brno – Bratislava – Košice Timișoara – Sofia – frontiera TR Sofia – Salonicco – Atene

Rete centrale, corridoio "Reno – Alpi"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Bologna - Innsbruck - Monaco (corridoio del Brennero)
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Rotterdam – Oberhausen – Francoforte (M) Basilea – Milano – Genova
Rete centrale, corridoio "Reno – Danubio"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	-
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Francoforte (M) – Passau – Vienna– Bratislava – Budapest – Osijek - Vukovar - Bucarest – Costanza Karlsruhe – Monaco – Salisburgo – Wels Francoforte (M) – Strasburgo
Rete centrale, corridoio "Scandinavia – Mediterraneo"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Oulu - Tromsø Oslo - Stoccolma - Helsinki
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Turku – Helsinki – frontiera con la Russia Stoccolma / Oslo – Malmö Malmö – Copenhagen – Amburgo – Würzburg Norimberga – Monaco – Verona Rosenheim – Bologna – Napoli – Catania – Palermo Napoli – Bari – Taranto Via Carpazia Klaipėda – Kaunas - Ełk – Białystok – Lublin – Rzeszów - Barwinek
Via Carpazia	Klaipėda – Kaunas - Ełk – Białystok – Lublin – Rzeszów - Barwinek